

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/1674-01	Termin 21.03.2022	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
08.03.2022	Bezirksvertretung Osterfeld	A			
09.03.2022	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	A			
10.03.2022	Bezirksvertretung Sterkrade	A			
15.03.2022	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	V			
17.03.2022	Umweltausschuss	V			
21.03.2022	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

Lärmaktionsplan Oberhausen – 3. Runde (Überprüfung und Aktualisierung des Lärmaktionsplans 2. Runde)

Entscheidung über die vorgebrachten Stellungnahmen und Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Der Rat der Stadt beschließt nach eingehender Abwägung, die zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 3. Runde eingegangenen Stellungnahmen entsprechend der Tabellen in Anlage 4 und 5 des Lärmaktionsplans (Anlage 1 dieser Beschlussvorlage) zu berücksichtigen.
2. Der Rat der Stadt beschließt den Lärmaktionsplan 3. Runde für die Stadt Oberhausen in der Fassung vom Januar 2022.
Dieser Beschluss erfolgt auf der gesetzlichen Grundlage des § 47 d in Verbindung mit § 47 e Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der derzeit gültigen Fassung.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen – soweit sie im Einflussbereich der Verwaltung liegen – im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen.
4. Der Rat der Stadt Oberhausen appelliert an die betreffenden externen Institutionen, insbesondere an die Deutsche Bahn AG und die Autobahn GmbH, die in ihre Zuständigkeit fallenden Maßnahmen dieses Lärmaktionsplans möglichst bald umzusetzen.

Bereichsleiter Bereich 2-2 Umwelt	Dezernat 5 Stadt- planung, Bauen, Mobilität u. Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister
Werntgen-Orman 15.02.2022	Dr. Palotz 17.02.2022	Datum	Schranz Datum 24.02.2022
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/1674-01	Termin 21.03.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Bezug

M/16/4726-01	Ergebnisse der Lärmkartierung 3. Runde nach EU-Umgebungslärmrichtlinie	Umweltausschuss	06.06.2019
M/17/1301-01	Erstellung des Lärmaktionsplan Oberhausen 3. Runde (Ergänzung des Lärmaktionsplans Oberhausen 2. Stufe) – Inhalte und Ankündigung der Öffentlichkeitsbeteiligung	Umweltausschuss	24.11.2021

Konsequenzen

Finanzielle x nein

Begründung

1. Anlass, rechtlicher Hintergrund und Zielrichtung des Lärmaktionsplans

Lärmbelastung stellt ein großes Umwelt- und Gesundheitsproblem dar. Dies gilt insbesondere in Städten und Ballungsräumen, wo die Belastungen durch die Vielzahl der Lärmquellen besonders hoch sind. Lärm verursacht Krankheiten und vermindert das Wohlbefinden von Menschen. Durch Lärm werden Wohngebiete unattraktiv und Immobilienpreise sinken. Es entstehen zusätzlich hohe Folgekosten. Um auf dieses Problem zu reagieren, hat die Europäische Union im Jahr 2002 die sogenannte Umgebungslärmrichtlinie (RICHTLINIE 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) verabschiedet, die in den §§ 47 a - 47 f des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht umgesetzt wurde. Mit diesen gesetzlichen Regelungen sollen schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm verhindert und vermindert, bzw. es soll ihrem Entstehen vorgebeugt werden. Als Lärmquellen werden im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie der Straßenverkehrslärm, der Schienenverkehrslärm, der Flugverkehrslärm und der Lärm von bestimmten Industrieanlagen nach der Industrieemissionsrichtlinie (RICHTLINIE 2010/75/EG über die integrierte Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung) berücksichtigt.

Die Stadt Oberhausen ist nach § 47 d BImSchG verpflichtet Lärmaktionspläne aufzustellen. Im Jahr 2010 und 2017 wurden die ersten beiden Lärmaktionspläne mit Maßnahmen zum Lärmschutz vom Rat der Stadt beschlossen. Nach der EU-Richtlinie ist der Lärmaktionsplan alle fünf Jahre zu überprüfen und fortzuschreiben. Daher wurde nun für die Stadt Oberhausen ein Lärmaktionsplan 3. Runde als Überprüfung und Aktualisierung des aktuell gültigen Lärmaktionsplans aus dem Jahr 2017 aufgestellt.

Grundlage für den Lärmaktionsplan ist die Lärmkartierung 3. Runde (vgl. M/16/4726-01). Dabei wurden die Lärmimmissionen der oben genannten Quellen berechnet. Nach der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (34. BImSchV) über die Lärmkartierung sind – für jede Lärmquelle getrennt – die Lärmpegel ab 55 dB(A) für den 24-Stunden-Wert (L_{DEN}) und ab 50 dB(A) für den Nachtwert (L_{Night}) darzustellen. Zusätzlich wurde eine im Jahr 2021 aktualisierte Lärmkartierung für den Straßenverkehr als Grundlage verwendet, um möglichst alle bereits umgesetzten Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2. Runde bei der Aktualisierung des Lärmaktionsplans berücksichtigen zu können.

Da beim Flugverkehr die zu kartierenden Lärmpegel auf dem Stadtgebiet von Oberhausen nicht erreicht und bei den großen Industrieanlagen nach der Industrieemissionsrichtlinie (IED-Anlagen) die vom Rat der Stadt Oberhausen beschlossenen Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung (s. nächster Absatz) eingehalten werden, sind ausschließlich der Straßenverkehrslärm (Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von mehr als 4.000 Kfz/24h) und der Schienenverkehrslärm (alle Schienenstrecken des Bundes und die Straßenbahnstrecke 112) die relevanten Lärmquellen für eine Lärmaktionsplanung auf dem Oberhausener Stadtgebiet. Insgesamt

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/1674-01	Termin 21.03.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

54 wurden ca. 250 Kilometer Straßenverkehrswege, ca. 10 Kilometer sonstige Schienenwege
55 (Straßenbahnlinie 112) und 25 IED-Anlagen durch die Stadt Oberhausen kartiert. Durch das
56 Eisenbahn-Bundesamt wurden zusätzlich insgesamt ca. 40 Kilometer Schienenwege des Bundes auf
57 dem Stadtgebiet von Oberhausen kartiert.

58
59 Durch Lärmaktionspläne sollen die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen in den Gebieten, die sich bei
60 der Kartierung als besonders belastet herausgestellt haben, geregelt werden. Es sollen potenziell
61 gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen vermieden, Belästigungen verringert und ein ungestörter
62 Schlaf ermöglicht werden. Als Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung werden die durch den Rat
63 der Stadt Oberhausen bereits zum Lärmaktionsplan 1. Runde beschlossenen Auslösewerte von
64 >65 dB(A) für den 24h-Mittelungspegel L_{DEN} und >55 dB(A) für den Nacht-Mittelungspegel L_{Night}
65 weiterhin angewendet. (s. B/15/0436-01) Diese Werte wurden in Anlehnung an die Ergebnisse der
66 Lärmwirkungsforschung angesetzt, da bei deren Unterschreitung bei dauerhafter Exposition
67 gesundheitliche Beeinträchtigungen der betroffenen Menschen weitgehend auszuschließen sind. Da in
68 der EU-Richtlinie keine Grenzwerte festgesetzt werden, hatte das Landesumweltministerium im Jahr
69 2008 in einem Runderlass als Auslöseschwellen für die Lärmaktionsplanung Lärmpegel >70 dB(A) für
70 den 24h-Pegel oder >60 dB(A) für den Nacht-Pegel empfohlen. Es bleibt aber im Ermessen der
71 Gemeinde als zuständige Behörde, strengere als die genannten Kriterien zu verwenden, wovon die
72 Stadt Oberhausen aus den genannten Gründen Gebrauch macht.

73
74 Die Gemeinde kann in dem Lärmaktionsplan Maßnahmen entwickeln und eine Priorisierung für die
75 Umsetzung festlegen. Nach den Vorgaben des Anhangs V der EU-Richtlinie muss ein Lärmaktionsplan
76 dazu unter anderem Angaben zu den bereits vorhandenen Maßnahmen, zu den Maßnahmen für die
77 nächsten fünf Jahre (kurzfristige Maßnahmen) und zu Maßnahmen nach den fünf Jahren (langfristige
78 Strategie) enthalten. Es müssen zusätzlich Angaben zur Anzahl der durch die geplanten Maßnahmen
79 entlasteten Bürgerinnen und Bürger gemacht werden und Gebiete benannt werden, die vor der
80 Zunahme von Lärm geschützt werden sollen („Ruhige Gebiete“).

81
82 Ein wesentlicher Bestandteil bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans ist die Beteiligung der
83 Öffentlichkeit. Dabei sollen die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit erhalten, sich in den Prozess
84 der Erarbeitung des Lärmaktionsplans mit seinen Maßnahmen einzubringen. Die Träger öffentlicher
85 Belange sind ebenfalls zu beteiligen, da deren Aufgabenbereich durch den Lärmaktionsplan berührt
86 sein kann.

87
88 Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage des bestehenden nationalen Lärmschutzrechts
89 und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Grenzwerte, die verpflichtend einzuhalten wären,
90 enthält der Lärmaktionsplan nicht. Auch können durch die Aufstellung eines Lärmaktionsplans keine
91 Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen abgeleitet werden. In einigen Fällen ist
92 außerdem die Gemeinde selbst nicht für die Umsetzung von Maßnahmen zuständig. Dies gilt
93 insbesondere für Maßnahmen an Autobahnen oder an den Schienenstrecken des Bundes. In solchen
94 Fällen, in denen die Stadt Oberhausen nicht selber Baulastträger ist, sind die zuständigen Behörden
95 rechtzeitig in die Planungen mit einzubeziehen.

96 97 98 **2. Erarbeitung des Lärmaktionsplans der 3. Runde für die Stadt Oberhausen und Mitwirkung** 99 **der Öffentlichkeit**

100
101 Durch die verspätete Aufstellung des Lärmaktionsplan 2. Runde und die bereits in 2024 anstehende
102 Aufstellung des Lärmaktionsplan 4. Runde (Lärmkartierung in 2022) wurde einer Überprüfung bzw.
103 Aktualisierung des Lärmaktionsplans 2. Runde der Vorzug vor einer Neuaufstellung gegeben. Der
104 Umsetzungsstand des Lärmaktionsplans 2. Runde wird in der Ergänzung dargestellt, und es werden
105 nur vereinzelt neue Maßnahmenabschnitte aufgenommen. Eine flächendeckende Neubetrachtung soll
106 im Jahr 2024 zur 4. Runde auf der Grundlage eines, von der EU festgelegten, neuen
107 Lärmberechnungsverfahren (CNOSSOS) durchgeführt werden.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/1674-01	Termin 21.03.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Der Lärmaktionsplan 3. Runde wurde durch das Ingenieurbüro LK Argus GmbH erarbeitet. Der Prozess wurde durch eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe begleitet. Die Arbeitsgruppe bestand aus den Bereichen Gesundheit, Stadtplanung, Mobilität und Umwelt sowie der STOAG.

Zunächst wurde auf Grundlage der Lärmkartierung ein Entwurf des Lärmaktionsplans 3. Runde erstellt. Die Träger öffentlicher Belange und die Bürgerinnen und Bürger hatten während der Offenlage in der Zeit vom 15. November 2021 bis zum 13. Dezember 2021 die Gelegenheit Stellungnahmen zu diesem Entwurf abzugeben und sich zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zu äußern. Eine Beteiligung war per E-Mail, auf dem Postweg oder persönlich beim Bereich Umwelt möglich. Insgesamt wurden 47 Anregungen durch die Bürgerinnen und Bürger und 12 Stellungnahmen durch die Träger öffentlicher Belange abgegeben, die anschließend durch das Ingenieurbüro ausgewertet und in den Entwurf eingearbeitet wurden. Die Eingaben und die dazu verfassten Stellungnahmen sind der Anlage 1 zu entnehmen. Zu allen Anregungen und Hinweisen wird jeweils aufgeführt, ob und wie sie in der endgültigen Fassung des Lärmaktionsplans berücksichtigt wurden, bzw. aus welchen Gründen sie gegebenenfalls nicht aufgenommen werden konnten. Der Lärmaktionsplan wurde erneut überarbeitet und steht mit Stand vom Januar 2022 [hier](#) zum Download bereit. Die Fraktionen im Rat der Stadt und in den Bezirksvertretungen erhalten den Lärmaktionsplan zudem in digitaler Form als CD für die Beratungen in den Gremien.

Im Folgenden wird der Inhalt des Lärmaktionsplans 3. Runde zusammengefasst:

Zunächst erfolgte die **Analyse der Lärmbelastungssituation**. Dabei wurden im Rahmen der Auswertung der aktualisierten Lärmkartierung die Betroffenenzahlen ermittelt. In den Kartierungen wurden der Umsetzungsstand der Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2. Runde und die Veränderung der Eingangsdaten seit der Kartierung 2016 (Grundlage für den aktuellen Lärmaktionsplan 2. Runde) berücksichtigt (z. B. liegen inzwischen deutlich detailliertere Angaben des Landesbetriebs Straßen.NRW bzw. der Autobahn GmbH zu den Fahrbahnbelägen an den Bundesautobahnen vor). Durch eine Verschneidung der betroffenen Einwohnerzahlen mit der Höhe der Lärmbelastung wird die einwohnerbezogene Lärmbetroffenheit ermittelt. Ergebnis ist eine Lärmkennziffer (LKZ) für die belasteten Straßenabschnitte.

Die LKZ dient als Grundlage für die **Aktualisierung und Priorisierung der Maßnahmenbereiche**. Bei den Maßnahmenbereichen handelt es sich um Straßenabschnitte, in denen aufgrund der Überschreitung der Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung (s. o.) Maßnahmen notwendig werden. Die Einteilung in die drei Priorisierungsstufen erfolgt dabei analog zum letzten Lärmaktionsplan und richtet sich nach der Höhe der LKZ. Wie bei den Auslösewerten für die Lärmaktionsplanung bleiben auch die Kriterien für die Einteilung in die Priorisierungsstufen unverändert. Insgesamt wurden 27 Maßnahmenbereiche mit den bereits zum Lärmaktionsplan 2. Runde 2017 durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossenen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan 3. Runde übernommen. Für acht neue Maßnahmenbereiche wurden zusätzliche Maßnahmen durch das Ingenieurbüro entwickelt, sodass der Lärmaktionsplan 3. Runde insgesamt 35 Maßnahmenabschnitte (davon drei Autobahnabschnitte) enthält. In Anlage 2 und 3 sind die alten und neuen Maßnahmenbereiche für den Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm nach Prioritätsstufen in Form einer Karte sowie als Tabelle dargestellt. 36 Maßnahmenbereiche aus dem Lärmaktionsplan 2. Runde wurden durch die Umsetzung von Maßnahmen oder durch die Veränderung der Eingangsdaten für die Kartierung nicht weiter betrachtet bzw. mit geringerer Priorität weiterverfolgt.

Eine **Umsetzungsbilanz des Lärmaktionsplans 2. Runde** ist ein weiterer Inhalt des Lärmaktionsplans 3. Runde. Der Umsetzungsstand für die kurzfristigen Maßnahmen (Umsetzung bis Ende 2022) wurde aufgenommen und dokumentiert. Maßnahmen, die unabhängig vom Lärmaktionsplan in Oberhausen in den letzten Jahren umgesetzt wurden oder für die nächsten fünf Jahre geplant sind, wurden erfasst.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/1674-01	Termin 21.03.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

162 In Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachbereichen bei der Stadt Oberhausen wurde eine
163 **Aktualisierung der strategischen Ansätze** vorgenommen, bei denen sich Wechselwirkungen mit der
164 Lärmaktionsplanung ergeben (z. B. Nahmobilitätskonzept, Radverkehrsförderung,
165 Straßenneubaumaßnahmen, Luftreinhalteplan). Die relevanten Inhalte dieser Planungen wurden für
166 die Ergänzung des Lärmaktionsplans herausgearbeitet und die entsprechenden Wechselwirkungen
167 beschrieben.

168
169 Für die 35 Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans 3. Runde wurde eine
170 **Fortschreibung/Aktualisierung der Maßnahmenkonzepte** (Geschwindigkeitskonzept, Konzept Lkw-
171 Nachtfahrverbote, Konzept straßenräumlich Maßnahmen, Konzept Fahrbahnsanierung) vorgenommen.
172 Auf Grundlage der Analyse der Emissionsfaktoren (Kfz-Verkehrsmenge, Schwerverkehrsanteil,
173 Geschwindigkeiten) in den Maßnahmenbereichen wurden Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre und
174 Maßnahmen für die langfristige Strategie, mit einer Umsetzung erst nach den nächsten fünf Jahren
175 entwickelt. Bei den 27 Maßnahmenabschnitten aus dem Lärmaktionsplan 2. Runde wurden
176 gegebenenfalls der Umsetzungszeitraum und der Umsetzungsstand angepasst. Neue Maßnahmen
177 wurden für diese Bereiche nicht entwickelt.

178 So sieht der Lärmaktionsplan 3. Runde ganztägige **Geschwindigkeitsreduzierungen**

- 179 • an der Helmholtzstraße (Prüfauftrag),
- 180 • der Friedrich-Karl-Straße (Prüfauftrag) und der
- 181 • Obermeidericher Straße (Prüfauftrag) vor.

182 Bei den Prüfaufträgen ist vor einer Umsetzung zunächst die Busbeschleunigung im Streckenumlauf zu
183 prüfen, um eine Verlängerung der Fahrzeiten im ÖPNV zu verhindern.

184
185 Die Prüfaufträge zu den **Lkw-Nachtfahrverboten** aus dem Lärmaktionsplan 2. Runde wurden
186 fortgeschrieben. Es sind zunächst die Auswirkungen und die Realisierbarkeit – insbesondere im
187 Hinblick auf die ansässigen Betriebe - zu prüfen. Dies soll

- 188 • an der Hansastraße,
- 189 • der Havensteinstraße bzw. Wörthstraße,
- 190 • der Obermeidericher Straße,
- 191 • der Neumühler Straße und
- 192 • der Brandenburger Straße erfolgen.

193
194 Unter **straßenräumlichen Maßnahmen** versteht man unter anderem das Abrücken der Lärmquelle
195 von den Hausfassaden, z. B. durch die Markierung von Radfahrstreifen. Maßnahmen sind insgesamt
196 an 10 Straßenabschnitten vorgesehen. Teilweise stehen die Maßnahmen in Zusammenhang mit
197 bereits vorhandenen Planungen aus den Nahmobilitätskonzepten Alt-Oberhausen und Osterfeld. Alle
198 Maßnahmen sind ebenfalls zunächst als Prüfaufträge geplant. Die Maßnahmen sind u. a.

- 199 • an der Schwartzstraße,
- 200 • der Bottroper Straße,
- 201 • der Teutoburger Straße und
- 202 • der Friesenstraße vorgesehen.

203
204 **Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt** sind an insgesamt 21 Straßenabschnitten
205 geplant. Der Austausch des Asphalts wird grundsätzlich nur an sanierungsbedürftigen
206 Straßenabschnitten vorgenommen. In Abstimmung mit dem Bereich Mobilität sind insgesamt 11
207 Maßnahmenbereiche für den Zeitraum der nächsten fünf Jahre geplant, die zum großen Teil über das
208 Straßenbauprogramm realisiert werden sollen (s. Kapitel Kosten und Finanzierung). Ein
209 entsprechender lärmarmen Splittmastixasphalt (SMA 5S LA) soll u. a.

- 210 • an der Mülheimer Straße,
- 211 • der Friesenstraße,
- 212 • der Schwartzstraße und
- 213 • der Bottroper Straße eingebaut werden.

214

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/1674-01	Termin 21.03.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

215 Im Rahmen der langfristigen Strategie sind weitere Abschnitte wie u. a.

- 216 • auf der Osterfelder Straße,
- 217 • der Wilmsstraße
- 218 • und der Ebertstraße vorgesehen.

219

220 Analog zu den ersten beiden Lärmaktionsplänen ist **für jeden Maßnahmenbereich** ein **Steckbrief** Teil
221 des Lärmaktionsplans 3. Runde. Die Steckbriefe zu den Maßnahmenbereichen aus dem
222 Lärmaktionsplan 2. Runde wurden nur im Hinblick auf Veränderungen im jeweiligen Straßenabschnitt
223 aktualisiert. Die im Jahr 2017 durch den Rat beschlossenen Maßnahmen sind in diesen
224 Maßnahmenbereichen nicht verändert worden. Für die acht zusätzlichen Maßnahmenbereiche wurden
225 neue Steckbriefe mit neuen Maßnahmen erstellt. Jeder Steckbrief beschreibt den jeweiligen
226 Straßenabschnitt mit seinen Besonderheiten, macht Angaben zur Lärmbelastung sowie zur Anzahl der
227 Betroffenen und beschreibt hauptsächlich die vorgeschlagenen Maßnahmen mit ihren Wirkungen.
228 Zusätzlich werden die Maßnahmen der ersten beiden Lärmaktionspläne und weitere Maßnahmen aus
229 anderen Planungen aufgeführt. Die aktualisierten oder neu erarbeiteten Steckbriefe können aufgrund
230 der Dateigröße nur über einen [Download](#) bereitgestellt werden. Eine Übersicht über die geplanten
231 Maßnahmen in den einzelnen Maßnahmenbereichen befindet sich in der Tabelle in Anlage 3.

232

233 Bei der Fortschreibung der Maßnahmen wurden auch die **Aktualisierung der Maßnahmen an**
234 **Bundesautobahnen und an den Schienenstrecken des Bundes** in Oberhausen berücksichtigt, die
235 von der Autobahn GmbH bzw. der Deutsche Bahn AG geplant sind und deren Umsetzung nicht in der
236 Zuständigkeit der Stadt Oberhausen liegt. Die Autobahn GmbH hat in ihrer Stellungnahme zu den
237 Maßnahmen des Lärmaktionsplans 3. Runde für die BAB 42 (Maßnahmenbereiche Nr. 32 und 33)
238 bestätigt, dass im Vergleich zur letzten Aussage aus dem Jahr 2019 kein veränderter Sachstand
239 vorliegt. Demnach werden aktive Lärmsanierungsmaßnahmen im Rahmen des freiwilligen
240 Lärmsanierungsprogramms des Bundes an der BAB 42 im Bereich zwischen den Anschlussstellen
241 Oberhausen-Buschhausen und Bottrop-Süd frühestens ab dem Jahr 2026 erfolgen. Dies wurde damals
242 mit den prioritären Maßnahmen an Brückenbauwerken begründet. Als weitere Maßnahme der
243 Autobahn GmbH ist der Aus- und Umbau des Autobahnkreuzes Oberhausen (Maßnahmenbereich
244 Nr.19) und die damit verbundenen umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der
245 Lärmvorsorge nach dem BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu
246 benennen. Der Umsetzungszeitraum der geplanten Maßnahmen ist von dem weiteren Fortgang des
247 Planfeststellungsverfahrens abhängig und kann zu diesem Zeitpunkt von der Autobahn GmbH nicht
248 abgeschätzt werden.

249 Die Deutsche Bahn AG plant Lärmschutz an den Schienenstrecken des Bundes. Im Rahmen des
250 freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes sind umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen in
251 Form von Lärmschutzwänden auf dem Stadtgebiet von Oberhausen geplant. (s. Anlage 4) Nach
252 Angaben der DB Netz AG ist die Umsetzung ab dem Jahr 2023 vorgesehen. Auch für die
253 Schienenstrecken werden in der Zukunft Maßnahmen aus dem Bereich der Lärmvorsorge umgesetzt.
254 Durch das Planfeststellungsverfahren zur Ausbaustrecke 46/2 (ABS46/2, „Betuwe-Strecke“) wird es zu
255 Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke kommen. Der Zeitpunkt der Umsetzung und die
256 Ausgestaltung der Maßnahmen ist vom Fortgang des Planfeststellungsverfahrens abhängig und es
257 können keine verbindlichen Angaben durch den Baulastträger gemacht werden.

258

259 Ein weiterer Bestandteil des Lärmaktionsplans ist die **Aktualisierung der ruhigen Gebiete**. Ruhige
260 Gebiete sind nach der Umgebungslärmrichtlinie und dem § 47d des BImSchG gegen eine Zunahme
261 des Lärms zu schützen. Bei einem ruhigen Gebiet handelt es sich um ein von der Behörde festgelegtes
262 Gebiet in dem ein bestimmter Lärmpegel nicht überschritten werden darf. Grundlage für die Ermittlung
263 der ruhigen Gebiete ist die Gesamtlärmkartierung aller durch die Umgebungslärmrichtlinie zu
264 betrachtenden Lärmquellen. Der rechtliche Rahmen zur Auswahl, Festlegung und Umsetzung von
265 ruhigen Gebieten ist dabei weitestgehend offengehalten. Die Kriterien für die Festlegung wurden im
266 Vergleich zum Lärmaktionsplan 2. Runde ebenfalls nicht verändert. Es wurde sich an den Hinweisen
267 der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zu ruhigen Gebieten im Rahmen der

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/1674-01	Termin 21.03.2022	Rat der Stadt
-----------------------------------	---	------------------------------------	----------------------

Lärmaktionsplanung orientiert. Mit dem Lärmaktionsplan 2. Runde wurden durch den Rat der Stadt Oberhausen zwei Kategorien für ruhige Gebiete beschlossen:

- Ruhige Gebiete mit einer sehr ruhigen Kernfläche (Mindestgröße 50 ha, Kernfläche mit einem $L_{DEN} < 50 \text{ dB(A)}$)
- Ruhige siedlungsnahe Erholungsflächen (Mindestgröße 3 ha, $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$)

Die beiden Naturschutzgebiete „Hiesfelder Wald“ und „Im Fort“ werden der ersten Kategorie zugeordnet. Die beiden Gebiete stellen wichtige Erholungsräume im Stadtgebiet von Oberhausen dar. In der zweiten Kategorie sind zum Beispiel das Landschaftsschutzgebiet Klosterhardt oder der Revierpark Vonderort enthalten. Die Gebiete dieser Kategorie stellen wichtige siedlungsnahe Erholungsräume dar.

Eine Überprüfung der ruhigen Gebiete hat auf der Grundlage der aktualisierten Gesamtlärmkarte stattgefunden. Änderungen haben sich dadurch in der zweiten Kategorie ergeben, da durch eine Aktualisierung der Liste der zu kartierenden IED-Anlagen durch die Bezirksregierung Düsseldorf seit dieser Kartierungsrunde auch die Anlagen der Ruhrchemie zu kartieren sind. Dies hatte Auswirkungen auf drei Flächen im Bereich Holten (Holtener Feld, Emscher - HOAG-Trasse und Landwirtschaftliche Flächen Kurfürstenstraße), die die oben genannten Kriterien für ruhige Gebiete nun nicht mehr erfüllen. Alle Flächen der ruhigen Gebiete befinden sich in der Anlage 5. Ob darüber hinaus weitere siedlungsnahe Erholungsflächen und Parkanlagen, die höheren Lärmbelastungen ausgesetzt sind ($L_{DEN} \geq 55 \text{ dB(A)}$), als „relativ ruhige Gebiete“ ausgewiesen werden, soll in den nächsten fünf Jahren geprüft werden. Einmal festgesetzt erfordern diese Bereiche von den zuständigen Planungsträgern eine Berücksichtigung und Abwägung der Belange ruhiger Gebiete in ihren Planungen. Dies kann ggf. den Ermessensspielraum der Planungsträger einschränken. Ein Verbot der Lärmerhöhung oder andere zwingende Vorgaben sind damit jedoch nicht verbunden. Aufgrund der Funktion des Lärmaktionsplans als behördenverbindlicher Umweltschutzplan besteht keine direkte rechtliche Wirkung auf Dritte.

Das **integrierte Gesamtkonzept** wurde ebenfalls aktualisiert. Die Maßnahmen für den Straßenverkehr des Lärmaktionsplans 3. Runde werden tabellarisch entsprechend ihres möglichen Umsetzungshorizontes dargestellt. Insgesamt sind in den nächsten fünf Jahren (kurzfristig) in 12 Maßnahmenbereichen Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt festgesetzt. 16 Prüfaufträge zu Geschwindigkeitsreduzierungen, Lkw-Nachtfahrverboten und zu Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung sollen ebenfalls kurzfristig abgearbeitet werden. Langfristig sind an neun Straßenabschnitten Fahrbahnsanierungen und an drei Autobahnabschnitten aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Ein weiterer Teil des integrierten Gesamtkonzeptes ist die Ermittlung der lärmmindernden Wirkung der im Lärmaktionsplan 3. Runde festgelegten kurzfristigen Maßnahmen. Nach den gesetzlichen Vorgaben muss der Lärmaktionsplan Angaben machen, wie stark die Anzahl der vom Lärm Betroffenen durch die Umsetzung dieser Maßnahmen abnehmen wird. Für eine solche **Wirkungsanalyse** wurde die Reduzierung der Betroffenenzahlen nach Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes berechnet. (siehe Anlage 6) In die Wirkungsberechnung fließen die kurzfristigen Maßnahmen ein, die direkte lärmmindernde Wirkung haben. Insgesamt werden in den nächsten fünf Jahren in 12 der 35 Straßenabschnitte kurzfristig Maßnahmen durchgeführt. Es handelt sich ausschließlich um Fahrbahnsanierungen mit einem lärmarmen Splittmastixasphalt. In den übrigen Bereichen müssen zunächst die Prüfaufträge im Vorfeld einer Maßnahmenumsetzung abgearbeitet werden, oder die Maßnahmen sind Teil der langfristigen Strategie. Ebenso wurde die Wirkungsanalyse nur für die Maßnahmen an Straßen durchgeführt, da die Maßnahmen an den Schienenstrecken im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung noch nicht abschließend bekannt und beschlossen sind.

Im Rahmen der Lärmkartierung wurden insgesamt 10.700 Betroffene ermittelt, die an ihrem Wohnort durch den Straßenverkehr ganztägig einem Fassadenpegel $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind, und nachts 11.000 Betroffene mit Fassadenpegeln von $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$. Nach der Umsetzung der

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/1674-01	Termin 21.03.2022	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Maßnahmen sind es noch 9.700 Betroffene beim L_{DEN} bzw. 10.100 Betroffene beim L_{Night} . Das entspricht einem Rückgang von 9 % bei den von ganztägig hohen Lärmpegeln betroffenen Menschen und 8 % bei den nachts von hohen Lärmbelastungen Betroffenen. Durch die kurzfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans wird die Anzahl der Betroffenen über den Auslösewerten zwar sinken, es gibt jedoch weiterhin Bereiche, bei denen eine hohe Lärmbetroffenheit besteht. Bei Umsetzung der zur Prüfung empfohlenen und der langfristigen Maßnahmen sind weitere Lärmminderungen zu erwarten, die aktuell nicht in der Wirkungsberechnung berücksichtigt sind. Dennoch kann auch in diesen Bereichen von einer höheren Entlastung ausgegangen werden, als es die Wirkungsberechnungen und die Betroffenenanzahlen ausdrücken. Darüber hinaus kann langfristig durch strategische Maßnahmen, die auf die Veränderung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV und des Rad- und Fußgängerverkehrs hinwirken, eine Reduzierung der Lärmbelastungen erzielt werden. Auch die Verstetigung des Verkehrsflusses durch die Reduzierung von Geschwindigkeiten führt zu weiteren Lärmreduzierungen.

3. Kosten und Finanzierung

Da die Aktualisierung des Lärmaktionsplans bei den kurzfristigen Maßnahmen nur Fahrbahnsanierungen mit lärm minderndem Asphalt festsetzt, die entweder bereits vorgesehen sind oder bis 2027 aus dem Straßenbauprogramm finanziert und umgesetzt werden können, entstehen bei der Umsetzung dieser Maßnahmen keine zusätzlichen Kosten durch den Lärmaktionsplan 3. Runde. Durch die Umsetzung der kurzfristigen Prüfaufträge entstehen Kosten, die derzeit nicht abschätzbar sind. Aus diesem Grund bleiben die Kosten für die Abarbeitung der Prüfaufträge sowie für die Umsetzung der langfristigen Maßnahmen im Lärmaktionsplan unberücksichtigt. Für das Jahr 2022 wurden die entsprechenden Kosten für die Fahrbahnsanierungen bereits im Straßenbauprogramm berücksichtigt. Es handelt sich bei allen kurzfristigen Maßnahmenbereichen um sanierungsbedürftige Straßenabschnitte, in denen ein Austausch aufgrund des Straßenzustands in den nächsten fünf Jahren notwendig wird. Die Finanzmittel sind in den weiteren vier Jahren durch die zuständige Fachverwaltung im Rahmen des zu beschließenden Straßenbauprogramms bereitzustellen.

Die Inhalte des Lärmaktionsplans Oberhausen 3. Runde werden in den Sitzungen des Stadtplanungs- und Mobilitätsausschusses am 15.03.2022 und des Umweltausschusses am 17.03.2022 durch die LK Argus GmbH vorgestellt und erläutert.

Kurzfassung

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde für die Stadt Oberhausen als Überprüfung und Aktualisierung des Lärmaktionsplans 2. Runde ist nach Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit fertiggestellt worden. Dabei schlägt die Verwaltung dem Rat der Stadt vor, in welcher Weise die eingegangenen Anregungen und Hinweise berücksichtigt werden sollen. Die unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erarbeiteten Maßnahmen des Lärmaktionsplans sind im Anhang tabellarisch zusammengestellt worden und bilden den Kernbestandteil der Beschlussvorlage für den Rat. Insgesamt sind 35 Maßnahmenbereiche Teil des Lärmaktionsplans 3. Runde. 27 Maßnahmenbereiche mit den bereits vom Rat der Stadt Oberhausen beschlossenen Maßnahmen wurden aus dem Lärmaktionsplan 2. Runde übernommen und für acht neue Maßnahmenbereiche wurden zusätzliche Maßnahmen durch das Ingenieurbüro entwickelt. Die Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften sowie im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Die Inhalte des Lärmaktionsplans werden in den Sitzungen des Umweltausschusses und des Stadtplanungs- und Mobilitätsausschusses durch das beauftragte Ingenieurbüro erläutert.

Anlagen

1. Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (nur digital)
2. Maßnahmenbereiche Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm (Karte) (nur digital)
3. Maßnahmenliste Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm (Tabelle) (nur digital)
4. Geplante Lärmschutzmaßnahmen Lärmsanierung DB Netz AG(nur digital)
5. Karte Ruhige Gebiete (nur digital)
6. Maßnahmen Wirkungsanalyse (nur digital)

Anlage 1: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplans

aufbereitet durch:
LK Argus Kassel GmbH

Stellungnahmen TÖB zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen (Auswertung im Januar 2022)

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
1	23.11.2021 Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH WBO	Fahrbahnsanierung	Die Wirtschaftsbetriebe bitten darum, über den Beginn (mindestens 1 Jahr im Voraus) und das Ende der Baumaßnahmen zu den geplanten Fahrbahnsanierungen rechtzeitig schriftlich zu informieren. Dies betrifft insbesondere die kurzfristig angelegten Maßnahmen. Für diese Maßnahmen ist der Erhalt der Abnahmeprotokolle mit den Gewährleistungsfristen zeitnah gewünscht. Mit der Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen darf nicht begonnen werden, solange wir den Kanalzustand nicht im Vorfeld geprüft haben. Bei den Maßnahmen in den Bereichen Nr. 26 und 34 muss die Reinwasserführung des Elpenbachs beachtet werden. Bei den Lärmschutzvorhaben der Autobahn GmbH an der A 2 (Maßnahmenbereich Nr. 19) und an der A 42 (Maßnahmenbereiche Nr. 32 und 33) können die städtischen Kanäle in der Erzberger Straße, Breilstraße und am Pumpwerk Eisenheim betroffen sein. Der Erhalt genauerer Planungsunterlagen für diese Bereiche ist gewünscht. Die voraussichtlich im Jahre 2024 von der DB-Netz AG vorgesehenen Lärmschutzwände an der Scheuerstraße (Maßnahmenbereich Nr. 33) könnten die städtische Kanalisation beeinträchtigen. Dies gilt auch für die Lärmschutzmaßnahme der ÖPNV-Trasse auf Höhe der Rossaintstraße (Maßnahmenbereich Nr. 11). Ein Mischwasserkanal (Ei 1800/2200) kreuzt dort die Bahnlinie zwischen der Roncali- und der Güterstraße. Eine frühzeitige Beteiligung der WBO Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH ist erforderlich. Eine Kopie unserer Stellungnahme erhält der Bereich 5-6 der Stadt Oberhausen.	Zur Kenntnis genommen
2	07.12.2021 Ruhrverband Regionalbereich-West		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen
3	07.12.2021 Emschergenossenschaft Lippeverband		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
4	09.12.2021 Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein- Westfalen		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen
5	10.12.2021 Handwerkskammer Düsseldorf	wirtschaftliche Standortquali- tät innerstädtische Wirtschaftsver- kehre Geschwindig- keitsreduzie- rungen	Die mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans verbundenen Ziele, die wohnende und arbeitende Bevölkerung von Verkehrslärm zu entlasten, werden begrüßt. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Erreichbarkeit der Betriebe und die wirtschaftliche Standortqualität unbeeinträchtigt bleiben. Die innerstädtischen Wirtschaftsverkehre müssen im erforderlichen Ausmaß aufrechterhalten werden können. Der Lärmaktionsplan empfiehlt für drei Belastungsbereiche eine ganztägliche Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Hiervon betroffen sind mit der L 452 auch eine zentrale Verkehrsachse mit regionaler Verbindungsfunktion - auch zu einem Gewerbegebiet. In den übrigen Fällen handelt es sich um Durchfahrten durch Mischgebiete mit starkem gewerblichem Durchsatz. Geschwindigkeitsreduzierungen im Umfeld von Kindergärten, Schulen und anderen sensiblen Bereichen werden begrüßt, Maßnahmen, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, insbesondere vor Kindergärten oder Schulen, unterstützt. Geschwindigkeitsreduzierungen auf wichtigen Hauptverkehrs- und Verbindungsstraßen werden generell kritisch gesehen und in der Regel nicht mitgetragen, da die Funktionalität der Verkehrsführung massiv beeinträchtigt würde und - z.B. als Folge von Ausweichverhalten - die Lärmemissionen häufig in andere, nicht für diese Verkehre ausgelegten Bereiche verlagern würde. Die Bündelungsfunktion des Hauptverkehrsstraßennetzes dürfe nicht gefährdet werden.	Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans werden in Abstimmung mit verschiedenen Fachämtern der Stadt Oberhausen entwickelt, um alle Belange zu berücksichtigen. Darüber hinaus werden Maßnahmen wie Tempo 30 und Lkw-Nachtfahrverbote häufig als Prüfaufträge formuliert, um alle möglichen ggf. negativen Auswirkungen umfassen prüfen zu können. Bei der Prüfung der Maßnahmenbereiche für eine Geschwindigkeitsreduzierung wurden alle Belange abgewogen u.a. Verkehrsfunktion, Verlagerungseffekte, Auswirkungen auf die LSA-Koordinierung und den ÖPNV. Die entsprechenden Fachämter sowie die STOAG waren beteiligt. Alle empfohlenen Tempo 30-Maßnahmen sind wegen noch offener Prüfbedarfe als Prüfaufträge formuliert. Im Lärmaktionsplan enthaltene Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung haben das Ziel der Lärminderung an Straßen mit Lärmbelastungen in gesundheitsrelevanter Höhe. Die Maßnahmen dienen dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung Oberhausens. Grundsätzlich wird durch Tempo 30 weder die Leistungsfähigkeit noch die Verkehrsfunktion einer Straße beeinträchtigt – dies ist in mehreren Studien nachgewiesen. Auch Verlagerungseffekte konnten bisher in keiner der Studien festgestellt werden (siehe auch Umweltbundesamt: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen). Auch die Homogenität des Verkehrsflusses nimmt durch Tempo 30 auf der Strecke zu – an Lichtsignalanlagen ist die Anpassung deren Koordinierung auf 30 km/h notwendig.

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Lkw-Nachtfahrverbot	Tempo 30 führe auch nicht in jedem Fall zu einer Luftschadstoffminderung, sondern könne diese u.U. sogar erhöhen. Der Verkehrsfluss sei entscheidend. Geschwindigkeitsreduzierung müsse mit einer Verstärkung des Geschwindigkeitsverlaufs über längere Strecken einhergehen. Lärm- und Luftschadstoffbelastungen entstehen vor allem bei Beschleunigungsvorgängen. (...) Der Lärmaktionsplan solle die vom Rat beschlossenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung nicht konterkarieren. Daher sollten auch potentielle negative Auswirkung auf die Luftschadstoffbelastung bei den Einzelfallprüfungen berücksichtigt werden. Insbesondere sollen auch die Folgen auf die „Grüne Welle“ und auch etwaige Folgen auf den ÖPNV in berücksichtigt werden. Einzelfallprüfungen hinsichtlich der Umsetzbarkeit von nächtlichen Lkw-Fahrverboten an 5 Maßnahmenbereichen als Übernahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe: Die zum LAP 2. Stufe geäußerten Bedenken bestehen fort. In den Fällen, in denen sich nach erfolgter Einzelfallprüfung Lkw-Fahrverbote als unumgänglich erweisen, muss gewährleistet sein, dass Anliefer- und Anliegerverkehre ansässiger Gewerbebetriebe und die Erreichbarkeit allgemein sichergestellt sind. [...]. Sollte ein Fahrverbot unumgänglich sein, sprechen wir uns dafür aus, die ansässigen Unternehmen in den Planungsprozess einzubeziehen.	Bei einer geringeren Geschwindigkeit und gleichzeitig gutem Verkehrsfluss können positive Synergien zur Luftschadstoffbelastung erzielt werden. Daher werden die Maßnahmen des Luftreinhalteplans nicht konterkariert. Die im Lärmaktionsplan durchgeführte Prüfung von Tempo 30 befasste sich mit möglichen Folgen auf die LSA-Koordinierung sowie den ÖPNV. In den drei verbleibenden Tempo 30-Prüfabschnitten sind insbesondere die ÖPNV-Belange (Möglichkeiten der Busbeschleunigung) noch zu prüfen. Die Lkw-Nachtfahrverbote sind als Prüfaufträge aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe übernommen. Diese beinhalten immer auch Abstimmungsgespräche mit den jeweils ortsansässigen Unternehmen, die von dem Lkw-Nachtfahrverbot betroffen sind.
		Straßenräumliche Maßnahmen	Prüfaufträge zur Straßenraumgestaltung an sieben Maßnahmenbereichen als Übernahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Stufe sowie an fünf der acht neuen Maßnahmenbereiche: Straßenräumliche Maßnahmen wie z.B. veränderte Fahrbahnquerschnitte, Reduzierung von Fahrbahnen mit dem Ziel, den Abstand zur Bebauung zu vergrößern, führen in der Regel zu vermehrten Brems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu mehr Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Umwandlung von Parkraum zugunsten von Schutzstreifen bzw. Unterbrechung der Parkstreifen im Zuge von Baumbepflanzung: mit Blick auf die Parkraumsituation wird darauf verwiesen, dass bei hohem Parkdruck und fehlenden Alternativen der Wegfall von Parkflächen den Parksuchverkehr erhöhen und sich insofern negativ auf die angestrebte Lärmminimierung auswirken kann. Sofern im Rahmen von Straßenraumgestaltungsmaßnahmen Parkflächen entfallen, sollten auch die Standortbelan-	Die im Lärmaktionsplan empfohlenen straßenräumlichen Maßnahmen beziehen sich überwiegend auf bereits vorhandene Planungen u.a. aus dem STEK (LAP 2. Stufe), Planungen zur Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs und aus dem Grünstrukturentwicklungskonzept. Sie weisen damit Synergien u.a. zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und dem Klimaschutz auf. Die pauschale Befürchtungen (Brems- und Beschleunigungsvorgängen und damit zu mehr Lärm- und Luftschadstoffemissionen) können nicht geteilt werden. Eine Umverteilung der Verkehrsflächen wie dargestellt erfolgt immer unter Berücksichtigung der verschiedenen Wirkungen auf die einzelnen Verkehrsträger.

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Fahrbahnsanierungen	ge der ansässigen Betriebe Berücksichtigung finden. Gerade in gewachsenen Versorgungslagen müssen die Andienungsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und - soweit vorhanden - Kurzzeitparkplätze für Kunden erhalten bleiben. Es wird sich dafür ausgesprochen, die Betriebe in den Planungsprozess einzubinden und ggf. gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Es wird angeregt, vor Beginn der Maßnahmen mit anliegenden Handwerksbetrieben in Kontakt zu treten bzw. während der Arbeiten den Kontakt zu halten. Fahrbahnsanierungen (mit lärmminderndem Asphalt): Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt im Zuge des Straßenbauprogramms werden begrüßt. Die Erneuerung von Deckschichten mit lärmminderndem Asphalt wird für besonders zielführend gehalten, da sie an der Entstehungsquelle der Belastung ansetzt und über einen sehr hohen Wirkungsgrad verfügt. Mit Blick auf das Minderungspotential stelle der Einbau lärmmindernder Asphalttschichten gegenüber Geschwindigkeitsreduzierungen ohnehin in der Regel die wirkungsvollere Variante dar. Es wird angeregt, der Erneuerung der Deckschichten mit lärmminderndem Asphalt soweit als möglich Priorität einzuräumen. Die Wirkung von lärmmindernden Belägen bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h wird angezweifelt. Die Wirkung lärm mindernder Asphalttschichten sinke, abhängig von ihrer jeweiligen Oberflächentextur, bei abnehmender Geschwindigkeit. „Aufgrund der Überlagerung von Motorengeräusch und Reifen-Fahrbahn-Geräusch wirken lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten ab Geschwindigkeiten > 30km/h. Bei Lkw dominiert das Antriebsgeräusch bis zu etwa 70 km/h.“ Auf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h könne vor diesem Hintergrund dann weitgehend verzichtet werden. Die im LAP verwendete Quelle (Studie aus der Schweiz) wird nachgefragt, ebenso die in der Stadt Oberhausen zum Einsatz kommenden Beläge. Bei fehlender Übertragbarkeit sei der Hinweis auf die Schweizer Studie (und die sich daraus ergebende Schlussfolgerung hinsichtlich der Aufaddierung von Lärminderungen) zu streichen. Sofern keine Gründe der Verkehrssicherheit dem entgegenstehen, sei bei bereits erfolgter Deckschichterneuerung mit lärmminderndem Asphalt dann ggf. auch eine Rücknahme der Geschwindigkeitsreduzierung in	Diese werden auch bei den oben genannten Planungen, auf die sich der Lärmaktionsplan bezieht, beteiligt. Fahrbahnsanierungen mit lärmminderndem Asphalt sind neben den akustischen Vorteilen auch wirtschaftlich dann sinnvoll, wenn die Fahrbahnen Erneuerungsbedarf aufweisen. Im Zuge des Straßenbauprogramms werden dann lärmmindernde Asphalte eingebaut. Die Stadt Oberhausen verwendet hier den SMA 5S LA (lärmarmen Splitmastixasphalt). In Straßen ohne Erneuerungsbedarf ist eine Fahrbahnsanierung keine Option. In diesen Straßen sind andere Maßnahmen erforderlich. Die Wirkung von lärmmindernden Asphalten auch bei Tempo 30 ist in folgender Studie beschrieben: Potential von Temporeduktionen innerorts als Lärmschutzmaßnahme, in: Lärmbekämpfung Bd. 11 (2016) Nr. 2 – März. Auch in der aktuellen Berechnungsvorschrift (RLS-19) wird bei Abschlüssen aufgrund lärmarmen Fahrbahnoberflächen nur zwischen 60 km/h und darunter oder > 60 km/h unterscheiden. Tempo 30 und Tempo 50 sind hier gleichgesetzt. Auch das Zitat aus dem Arbeitspapier Straßenbautechnik "Leitfaden für die Planung, den Bau und die Bauliche Erhaltung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten in Berlin" sagt nicht aus, dass lärmmindernde Beläge erst ab 50 km/h wirken, sondern ab > 30 km/h. Die Schlussfolgerungen im Lärmaktionsplan sind daher weiterhin gültig. Eine Rücknahme der Geschwindigkeitsreduzierung bei einer erfolgten Deckschichterneuerung mit

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			Betracht zu ziehen. Weitere Anregungen Ausschöpfen von Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung Generell werden Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung für besonders zielführend gehalten. Sie setzen bereits an der Entstehungsquelle der Belastung an und reduzieren darüber hinaus schädliche Luftemissionen. Der zügige Zu-, Ab- und Durchfluss der Straßenverkehre reduziere die Häufigkeit lärmintensiver Brems- und Beschleunigungsvorgänge und bewirke eine Lärminderung von bis zu 3 dB(A). Wir regen an, diesen Bereich noch einmal auf weitere potentielle Maßnahmen zu prüfen und das breite Spektrum verkehrsverflüssigender Maßnahmen voll auszuschöpfen. Passiver Schallschutz Passiver Schallschutz an Wohngebäuden (ggf. in Kombination mit energetischer Sanierung) Auflage eines Lärmschutzfensterprogramms. Nach vorliegenden Informationen gewährt die KFW-Bank Zuschüsse für den Einbau mehrfachverglaster Fenster (https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestandsimmobilie/EnergieeffizientSanieren/Fenster/). Neben einem erhöhten Schallschutz ergeben sich durch den Einbau auch positive Synergien mit Blick auf die Energieeffizienz. Die Stadt Oberhausen könnte Betroffene mit Informationen und Beratungen unterstützen. Auf diesem Feld werden auch Kooperationsmöglichkeiten mit dem örtlichen Handwerk gesehen. Es wird angeregt, das Gespräch mit der Innung zu suchen. Das Handwerk kann mit kompetenter fachlicher Beratung, Produkten und Serviceleistungen einen wichtigen Beitrag zum privaten Lärmschutz leisten. Es wird angeregt, den Hinweis auf das KFW-Förderprogramm in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Darüber hinaus wird angeregt, die Auflage eines Lärmschutzfensterprogramms zu prüfen, um an besonders belasteten Straßen die Lärmbelastung zu senken. Einige Kommunen unseres Regierungsbezirks wie z.B. Mönchengladbach haben diesen Weg bereits vor einigen Jahren beschritten. Aktualisierung Zu Kap. 7.4 Aktualisierung der ruhigen Gebiete in Oberhausen (S.76ff)	lärmminderndem Asphalt ist nur in Erwägung zu ziehen, wenn allein durch die Deckschichterneuerung die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung unterschritten werden und keine weiteren Belange für die Tempo 30-Regelung sprechen. Die Möglichkeit der Verkehrsverflüssigung wird bereits bei den bestehenden Maßnahmen des Lärmaktionsplans mit berücksichtigt. Für die Lärminderung besonders zielführend ist ein langsamer und stetiger Verkehr. Mit der Verkehrsverstetigung können insbesondere Pegelspitzen reduziert werden. Ein rechnerischer Einfluss auf die Lärmbelastungssituation besteht nicht. Passiver Schallschutz an Wohngebäuden ist im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie eine nachrangige Maßnahme, da Ziel die Reduzierung des Außenlärms ist. Zu gesunden Wohnbedingungen gehört auch ein ruhiges Wohnumfeld. Passiver Schallschutz senkt die Lärmbelastung nicht. Im Lärmaktionsplan 2. Stufe wird im Zuge der strategischen Ansätze empfohlen, dass die Stadt Oberhausen Betroffene mit Informationen und Beratungen zum passiven Lärmschutz unterstützt. Diese Empfehlung gilt weiterhin. Im Zuge der Aktualisierung wurde das Thema nicht aufgegriffen, da es keine neuen Sachstände gab. Auf der Grundlage der derzeitigen Haushaltssituation ist der Stadt Oberhausen die Auflage eines freiwilligen Förderprogramms für Zuwendungen zu den Kosten von baulichen passiven Schallschutzmaßnahmen nicht möglich. Die Möglichkeit der Auflage eines Förderprogramms wird in der Zukunft geprüft und bei einer Änderung der Voraussetzungen eine Umsetzung nicht ausgeschlossen.

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		ruhiger Gebiete	Mit der Ausweisung von ruhigen Gebieten werden Flächen festgelegt, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind. In der Folge stellen ruhige Gebiete in allen relevanten Planungen einen zu berücksichtigenden Belang dar. Es wird darauf hingewiesen, dass sich durch die Ausweisung von ruhigen Gebieten keine Einschränkung der Betriebs- und Entwicklungsmöglichkeiten unserer Mitgliedsbetriebe ergeben dürfen.	Die im Lärmaktionsplan der 2. Stufe ausgewiesenen ruhigen Gebiete (die in der 3. Runde nach akustischen Kriterien überprüft wurden), liegen auf unbebauten Flächen bzw. auf Flächen, die entsprechend STEK nicht für eine Bebauung oder gewerbliche Nutzung vorgesehen sind, z.B. Flächen für Wald, für die Landwirtschaft, Grünflächen und Grünanlagen. Sollte eine Nutzungsänderung angestrebt werden, so ist – neben weiteren Belangen – auch der Schutz ausgewiesener ruhiger Gebiete zu berücksichtigen.
6	13.12.2021 Eisenbahn-Bundesamt	Informationen und Grundsätze Voraussetzungen zur Lärmsanierung	Im Rahmen der Mitwirkung in Ballungsräumen unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Ballungsräume bei der Lärmaktionsplanung. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange dar. Im Rahmen des Verfahrens werden Informationen und Materialien zur Verfügung gestellt. Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes: Kartenmaterial für den Ballungsraum Oberhausen. Aus diesen können Lärmschwerpunkte identifiziert werden. Zum Schutz vor Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr auf Schienenwegen gilt nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das Prinzip der Lärmvorsorge. Ein Anspruch auf Lärmschutz kann dann entstehen, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, zum Beispiel die DB Netz AG, die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind die begünstigten Hauseigentü-	Die vom Eisenbahnbundesamt zur Verfügung gestellten Informationen sind in den Lärmaktionsplan aufgenommen worden.

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Lärmsanierung im Ballungsraum Oberhausen Anmerkungen Entwurf LAP 3. Runde	merinnen bzw. -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit zur Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben. Im Ballungsraum Oberhausen sind Lärmsanierungsmaßnahmen bereits fertiggestellt und noch in Bearbeitung bzw. Planung (Stand: Dezember 2021). Aufgrund einer erneuten Absenkung des Auslösewertes für die Lärmsanierung zum 1. Januar 2021 wird der Bedarf an Schallschutz im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms neu berechnet. Dabei werden bundesweit alle Streckenabschnitte an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes betrachtet – auch diese, welche bereits bearbeitet oder saniert wurden. Die Ergebnisse der Neuberechnung werden als Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung veröffentlicht. Vergleich der „Betroffenheitsstatistiken“ der Lärmkartierungen an Schienenwegen der Runde 3 mit den Ergebnissen der Stufe 2: Der Vergleich ermöglicht nur eingeschränkt Rückschlüsse auf die maßgeblichen Ursachen der Unterschiede. Durch die Verwendung aktualisierter und zum Teil anderer Eingangsdaten sowie auch die qualitative Veränderung eingesetzter Daten und Prozesse wird die Isolation einzelner Faktoren, die zu einer Lärmsituation beitragen, erschwert. Hinweis auf die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung in Kap. 4.1.4: bei der angesprochenen Neuberechnung des Bedarfs an Lärmsanierung wurden sämtliche Strecken im Verantwortungsbereich der DB Netz AG berücksichtigt. Darüber hinaus wird der Bedarf an Lärmsanierung erneut berechnet, da zum 1. Januar 2022 der Auslösewert für die Lärmsanierung auf 54 dB(A) reduziert wird. Erneut werden dabei alle Strecken berücksichtigt – auch Abschnitte, die bereits lärmsaniert wurden. Aktuelle Übersicht der geplanten Schallschutzwände in Oberhausen (Stand Dez. 21). Kapitel 7 „Ruhige Gebiete“: Berücksichtigung der möglichen Beeinträchtigung durch Schienenverkehrslärm erforderlich.	Die Anmerkungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans 3. Runde sind in der Überarbeitung des Entwurfs berücksichtigt. Die aktuelle Übersicht der geplanten Schallschutzwände ist in den Lärmaktionsplan übernommen Der Abgrenzung der ruhigen Gebiete liegt eine Gesamtlärmbetrachtung zugrunde, die auch den Schienenverkehrslärm beinhaltet.
7	13.12.2021 Industrie- und Handelskammer zu		Eingriffe in die Straßeninfrastruktur wie z.B. Fahrspurreduzierungen für den MIV sowie Lkw-Fahrverbote sind möglichst zu vermeiden und können nur das äußerste Mittel darstellen, falls anderweitige Maßnahmen nachweislich keine Wirkung zeigen.	Der Lärmaktionsplan hat zum Ziel, die Bevölkerung Oberhausens vor gesundheitsschädlichen Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu wird für jeden Maßnahmenbereich geprüft,

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
	Essen	Lkw-Nachtfahrverbot Relativ ruhige Gebiete	Grundsätzlich ist bei den Maßnahmensteckbriefen zu beachten, dass solitäre Straßenabschnitte nicht gänzlich losgelöst vom Gesamtnetz zu sehen sind. So kann ein Lkw-Fahrverbot im weiteren Umfeld beispielsweise zu einer erheblich verschlechterten Andienung von Lebensmittelmärkten - vor allem in den frühen Morgenstunden - führen. Das im Maßnahmensteckbrief Nr. 6 aufgeführte Lkw-Nachtfahrverbot kann zu einer erheblichen Beeinträchtigung des angrenzenden Unternehmens führen und erscheint wegen der geringen Zahl der betroffenen Anwohner zu drastisch. Enge Abstimmung mit dem Unternehmen zur Suche nach mildereren, geeigneten Maßnahmen gewünscht. Im direkten Umfeld von Gewerbestandorten wirkt die neue Kategorie der relativ ruhigen Gebiete wie eine heranrückende schutzwürdige Nutzung. Diese kann betreffende Unternehmen – auch die IED-Anlagen – in ihren Betriebsabläufen einschränken, vor allem bei Erweiterungsabsichten oder der Umstellung von Produktionsmitteln und -abläufen. Auch die Neuansiedlung von Unternehmen darf durch die Ausweisung relativ ruhiger Gebiete nicht erschwert werden. Der Verzicht auf die Ausweisung derartiger Gebiete im Umfeld von Gewerbestandorten wird angeregt.	welche Maßnahmen erforderlich und geeignet sind. Dies erfolgt in Abstimmung mit allen relevanten Fachämtern und unter Berücksichtigung des Netzzusammenhangs. Der Prüfauftrag eines Lkw-Nachtfahrverbotes ist die Fortschreibung einer Maßnahme aus dem 2. Lärmaktionsplan. Dieser beinhaltet eine enge Abstimmung mit den ansässigen Unternehmen. Die ruhigen Gebiete sind eine Fortschreibung aus dem Lärmaktionsplan 2. Stufe. Neu sind einige Gewerbestandorte, da die IED-Anlagen einen größeren Umfang haben als die im 2. LAP berücksichtigten Gewerbestandorte. Die relativ ruhigen Gebiete sind noch nicht abschließend festgesetzt, sondern als Prüfaufträge formuliert: die aktualisierten Flächen sollen nach noch festzulegenden Kriterien im Hinblick auf ihre Eignung zur Festsetzung als relativ ruhiges Gebiet geprüft werden. Hierbei werden dann auch die Anforderungen von Gewerbestandorten in der Umgebung berücksichtigt .
8	14.12.2021 STOAG	Auswirkungen von Tempo 30 auf den Busverkehr Tempo 30 in	Der Öffentliche Personennahverkehr verbindet viele Menschen in der Stadt Oberhausen. Diese Menschen möglichst schnell an Ihr Ziel zu bringen ist die oberste Aufgabe. Gerade durch ein attraktives Angebot mit schnellen Verbindungen ist es möglich, eine Alternative zum Individualverkehr zu bieten und möglichst viele Menschen zu einem ökologischen Verhalten zu bewegen. Die unten beschriebenen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms und die damit in Verbindung stehenden Geschwindigkeitsbeschränkung können Auswirkungen auf den Betrieb, auf die Fahrzeit sowie die generelle Attraktivität des ÖPNV in einer Stadt haben. Durch eine Stunde mehr Fahrtzeit entstehen rechnerisch ungefähr 58€ zusätzliche Kosten, ohne etwaige Sprungkosten durch Fahrplan-Zugabe voller Minuten oder durch ggf. notwendiger zusätzlicher Kurse. Dies entspricht ungefähr 1 € (0,967€) pro zusätzlicher Minute. Auf dem Abschnitt Helmholzstraße, Havensteinstraße bis Mühlheimer Straße befindet sich keine Haltestelle, jedoch wird dieser Abschnitt von	Ziel auch des Lärmaktionsplans ist ein attraktiver ÖPNV, der als Alternative zum motorisierten Individual einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige und leise Mobilität in Oberhausen leisten kann. Die Reisegeschwindigkeit hat dabei eine hohe Bedeutung, diese wird durch Änderungen in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beeinflusst. Die Bedeutung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Straßenabschnitt für eine attraktive Reisezeit hängt von verschiedenen Faktoren ab – unter anderem auch von einer möglichen Bevorzugung des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr und der damit verbundenen Beschleunigung. Die zwei neuen Prüfeempfehlungen zu Tempo 30 im Lärmaktionsplan der 3. Runde beinhalten jeweils eine Busbeschleunigung zur Kompensation von

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		der Helmholtzstraße (MB 13) Tempo 30 in der Friedrich-Karl-Str., Marktstraße bis Concordiastraße (MB 29)	der Linie 122 befahren. Es ist der Weg vom Hauptbahnhof zur Endhaltestelle „City Forum“. Bei Streckenlänge von 605 Meter, bedeutet dies eine Verlustzeit von 29 Sekunden pro Fahrt. Da nur volle Fahrplanminuten umgesetzt werden können, würden Kosten in Höhe von 89€ je Werktag entstehen (ohne etwaige Sprungkosten). Es wäre anzuraten zu prüfen, in wie weit die bei Umsetzung der Maßnahme notwendige zusätzliche Fahrtzeit auf den betroffenen Linien durch Beschleunigungsmaßnahmen im (gesamten) Linienverlauf wieder ausgeglichen werden kann. Aktuell erfolgt unserer Information nach die LSA-Beschleunigung nur relativ moderat, hier wäre zu prüfen, in wie weit hier noch Fahrtzeit-Potentiale zu heben sind. Leider verkehrt die 122 jedoch nur auf einem relativ kleinen Stück auf Oberhausener Gebiet und ist hier doppelt von Maßnahmen betroffen. Bei der beschriebenen Maßnahme handelt es sich um einen Abschnitt, welcher von den Linien 122 und 957 passiert wird. In diesem Bereich gibt es keine Haltestellen, weshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung von den bisherigen 50 km/h auf 30 km/h besonders große Auswirkungen hat. Dies bedeutet, dass die Geschwindigkeitsreduzierung gänzlich auf den 438 m erfolgen muss und nicht durch einen regulären Halt in ihrer Wirkung auf die Fahrtzeit abgemildert wird. Auf beiden Linien könnte in Folge dessen der aktuelle Fahrplan nicht eingehalten werden und es müsste zusätzliche Fahrtzeit einkalkuliert werden. Durch die unmittelbare Nähe des Oberhausener Hauptbahnhofs haben beide Linien ein hohes Fahrgastaufkommen auf diesem Abschnitt. Die beiden Linien 957 und 122 verkehren jeweils im 20 Minuten Takt weshalb insgesamt 12 Fahrten in der Stunde betroffen wären. Bei einer Strecke von 438m würde eine zusätzliche Fahrtzeit von mehr als 20 Sekunden pro Fahrt auftreten, rechnerisch wäre das pro Stunde eine zusätzliche Fahrtzeit auf beiden Linien von mehr als 3,5 min. Da im Fahrplan jedoch nur mit vollen Minuten gearbeitet werden kann und die Fahrtzeit heute bereits relativ knapp ist, wäre eine Fahrtzeitzugabe von +1 Minute je Fahrt notwendig. Ob Sprungkosten durch den Einsatz eines zusätzlichen Kurses entstehen könnten müsste separat geprüft werden. Ohne zusätzlichen Kurs wären die entstehenden Kosten bei ca. 12 € pro Stunde anzusetzen. Die Linie 122 bildet auf diesem Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof Oberhausen und der Bushaltestelle Hauskampstraße/BF Styrum einen direkten Zugang zum Schienenpersonennahverkehr und wird von vielen	Fahrzeitverlusten als Voraussetzung zur Anordnung von Tempo 30.

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			Fahrgästen als Zubringer genutzt, weshalb eventuelle Umstiege bei der Planung berücksichtigt werden müssen (ggf. neben der höheren Fahrtzeit auch eine Verschlechterung der Anschlußsicherheit). Eine alternative Sanierung der Fahrbahn mit lärmminderndem Belag würden wir zum Abwenden unserer o. g. betrieblichen Folgen begrüßen. Aus unserer Sicht wäre es anzuraten zu prüfen, in wie weit die bei Umsetzung der Maßnahme notwendige zusätzliche Fahrtzeit auf den betroffenen Linien durch Beschleunigungsmaßnahmen im (gesamten) Linienverlauf wieder ausgeglichen werden kann. Aktuell erfolgt unserer Information nach die LSA-Beschleunigung nur relativ moderat, hier wäre zu prüfen, in wie weit hier noch Fahrtzeit-Potentiale zu heben sind. Leider verkehrt die 122 jedoch nur auf einem relativ kleinen Stück auf Oberhausener Gebiet und ist hier durch beide Maßnahmen (MB13 und MB29) betroffen. Etwaige Kosten durch die o.g. LSA-Anpassungen, bzw. bei anderen Bus-Beschleunigungs-Maßnahmen durch bauliche Maßnahmen wie der Bau von Busschleusen, Buskaps oder Busspuren etc. könnten nicht durch die STOAG finanziert werden (gilt für alle LAP-Maßnahmen).	
9	14.12.2021 Stadt Duisburg		Keine Bedenken	Zur Kenntnis genommen
10	15.12.2021 Deutsche Bahn AG über Eisenbahnbundesamt	Schallschutz an der Strecke Oberhausen-Emmerich Möglicher Schallschutz an der Strecke 2271 Anmerkungen Entwurf/ Begrifflichkeiten LAP III	Die DB Netz AG weist zusätzlich zu den im LAP genannten Lärmsanierungsmaßnahmen auf den Schallschutz hin, der im Rahmen des Ausbaus der Strecke Oberhausen-Emmerich errichtet werden soll. Noch nicht benannt werden kann hingegen möglicher Lärmschutz an der Strecke 2271 zwischen Oberhausen und Walsum. Die Planungen dazu sind noch nicht ausreichend, um abzuschätzen, ob es zu lärmrelevanten Mehrverkehr bei der Wiederaufnahme von Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke kommt. Hinweise zum Entwurf des LAP: Bei den im Rahmen der Lärmsanierung geplanten Lärmschutzwänden soll auf den Planungsstand (Stand: November 2021) hingewiesen werden. Insbesondere für Oberhausen 2 und 3 ist nicht gesichert, ob sich die Lärmschutzwände in dem dargestellten Umfang realisieren lassen, da hier weiterhin planerische, baulogistische und finanzielle Herausforderungen bestehen, die zum Entfall bzw. Einkürzen von Wänden führen	Hinweis auf Lärmschutz im Rahmen des Ausbaus der Strecke Oberhausen-Emmerich ist in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Zur Kenntnis genommen Die Hinweise sind in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			können. Die Wand 19 entfällt aus baulichen Gründen. Das Baujahr der Wand 9.2 sollte auf 2025 angepasst werden. Es wird empfohlen, die Begrifflichkeiten im Text zu überprüfen: Die „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ ist ein freiwilliges Programm des Bundes. Die DB Netz AG ist für die Umsetzung des Programms verantwortlich.“.	
11	17.12.2021 Die Autobahn GmbH	Geplante Maßnahmen an Maßnah- menbereichen der BAB	Hinweise zu den Maßnahmenbereichen Nr. 19, Nr. 32 und Nr. 33: Der Maßnahmenbereich Nr. 19 (A2) ist Maßnahme der Außenstelle Essen und umfasst das Projekt „Um- und Ausbau des AK Oberhausen“. Die im Lärmaktionsplan gemachten Angaben wurden von unserem Projektverantwortlichen als richtig eingestuft. Die Maßnahmenbereiche Nr. 32 und Nr. 33 der A42 sind Maßnahme der Außenstelle Krefeld. Nach der entsprechenden Stellungnahme vom 17.12. der Außenstelle Krefeld gibt es keine neuen Erkenntnisse zu den Planungen. Informationen zu weiteren Planungen: <u>BAB 3</u> (Dinslaken-Nord – AK Duisburg Kaiserberg) km 58,9 – km 77,0 - AS Dinslaken-Nord bis AS Dinslaken-Süd: mittel- bis langfristig 6-streifiger Ausbau vorgesehen. Eine aktuelle Planung findet zurzeit noch nicht statt. - AS Dinslaken-Süd bis AK Oberhausen / Weseler Straße : Teil des Um- und Ausbaus des AK Oberhausen. Erweiterung auf beiden Seiten um einen Verflechtungsstreifen (AS Dinslaken-Süd bis AK OB). Lärmmin- dernder Fahrbelag mit -5 dB(A) vorgesehen. LSW auf beiden Seiten der A3 in vielen Bereichen. - Weseler Straße bis AS OB-Holten: mittel- bis langfristig 8-streifiger Ausbau. Eine aktuelle Planung findet zurzeit noch nicht statt. - AS OB-Holten bis AK OB-West: mittel- bis langfristig 8-streifiger Aus- bau. Eine aktuelle Planung findet zurzeit noch nicht statt - AK OB-West bis AK Kaiserberg: 8-streifiger Ausbau. Derzeitiger Pla- nungsstand: Voruntersuchung. Konkrete Aussagen zu Lärmschutzmaß- nahmen erst in der folgenden Planungsphase des Vorentwurfs. <u>BAB 40</u> (AK Duisburg Kaiserberg – Mülheim an der Ruhr-Winkhausen)	Zur Kenntnis genommen.

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			km 42,6 – km 51,8 Zwischen Anschlussstelle Duisburg-Kaiserberg und Essen-Frohnhausen 6-streifiger Ausbau. Fahrbahnquerschnitt einheitlich 3 Fahrstreifen plus Standstreifen je Fahrtrichtung. Projekt ist in 3 Abschnitte untergliedert. - Erster Abschnitt von AS Duisburg-Kaiserberg bis AS Mülheim-Dümpten befindet sich in der Genehmigungsplanung. Das Planfeststellungsverfahren beginnt voraussichtlich im Frühjahr 2022. - Zweiter Abschnitt von der AS Mülheim-Dümpten bis Mülheim-Heißen und dritter Abschnitt von der AS Mülheim-Heißen bis zur AS Essen-Frohnhausen befinden sich in der Vorentwurfsphase. Neben dem Ausbau des Fahrbahnquerschnittes werden auch Maßnahmen an den Bauwerken (Brücken, Stützwände etc.) sowie den Lärmschutzwänden durchgeführt. Im Rahmen der Lärmvorsorge wird der aktive Lärmschutz in Form von neuen Lärmschutzwänden geplant. Die bestehenden Lärmschutzwände werden (teilweise höher) neu errichtet und es werden an vielen Stellen, wo heute keine Lärmschutzwände stehen, Lärmschutzwände errichtet werden. Auch nach dem Ausbau wird der besonders lärmreduzierende offenporige Asphalt (OPA) einbaut. Aus diesen Gründen wird sich die Lärmsituation für die Anwohner an der BAB 40 deutlich verbessern. <u>BAB 59 (Dinslaken-Hiesfeld – Duisburg-Fahrn) km 2,7 – km 6,2</u> - Bereich zwischen AS Dinslaken-Hiesfeld und AS Duisburg-Walsum: keine Erhaltungsmaßnahme geplant. - Bereich zwischen der AS Duisburg Alt-Hamborn und nördlich AS Duisburg Walsum: Erhaltung der Strecke mit einer Länge von 4,560 km (Betr.-km 8,700 bis 4,140) vorgesehen. Grundlegende Erneuerung des Straßenoberbaus mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag. Erneuerung sämtlicher Entwässerungsanlagen und der gesamten Straßenausstattung inklusive der Beschilderung. - Bauwerke im Bereich der AS Duisburg Marxloh (Brückenhauptbauwerk und der Überflieger Rampe Süd-West) bleiben nach bisherigem Planungsstand erhalten und werden saniert. Im Zuge der Baumaßnahme Instandsetzung von ca. 10.500 qm und Neubau von ca. 600 qm Lärmschutzwänden.	

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			- Umsetzung der Erhaltungsmaßnahme ab 2023 geplant. <u>BAB 516</u> (AK Oberhausen – Oberhausen-Eisenheim) km 0,0 – km 5,1 - Erhaltungsentwurf für den gesamten Streckenabschnitt wird durchgeführt. Erhaltungsentwurf derzeit in Bearbeitung und Abstimmung. Danach können Aussagen zum Umfang von Lärmschutzmaßnahmen gemacht werden.	
12	14.12.2021 Stadt Dinslaken	Hinweise zu Ruhigen Gebiete Planungen und Maßnahmen der Stadt Dinslaken	Keine Bedenken Die ruhigen Gebiete 1 und 2 werden in Dinslaken nicht als solche fortgeführt, da in Dinslaken hier angrenzend landwirtschaftlich genutzte Flächen vorliegen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Dinslaken grundsätzlich nicht weiter bzgl. einer Ausweisung als ruhige Gebiete betrachtet wurden. Das Oberhausener Gebiet 18 ist über die Mittelsinsel der Brinkstraße mit dem relativ ruhigen Gebiet Hühnerheide verknüpft (über die Straße „Hühnerheide“), wodurch ein Mehrwert für Bewohner*innen beider Städte entsteht. Zudem könnten die Randflächen auf dem Dinslakener Stadtgebiet im Zusammenhang mit dem Oberhausener Gebiet 18 ebenfalls als relativ ruhiges Gebiet ausgewiesen werden (das Dinslakener Gebiet alleine erfüllt nicht die hier genutzten Anforderungen an eine Mindestgröße), was im Lärmaktionsplan der Stadt Dinslaken in der 4. Runde Berücksichtigung finden soll. Nach dem jetzigen Stand weist die Stadt Dinslaken auf folgende Planungen und Maßnahmen hin, die sich auf die Lärmsituation in Oberhausen auswirken könnten: Regionaler Kooperationsstandort Barmingholten (Bereich Brinkstraße / beidseitig Holtener Straße): Der sachliche Teilregionalplan stellt den genannten Bereich als "GIB für zweckgebundene Nutzungen Regionale Kooperationsstandorte" dar. Es liegt ein politischer Beschluss vor, der besagt, dass die Stadt Dinslaken für die voraussichtliche Dauer des Geltungszeitraumes des Regionalplanes Ruhr kein Bauleitplanverfahren zur Entwicklung des Kooperationsstandortes in Barmingholten eröffnen wird (Vorlagen 106/2020 und 107/2020). Ob es in diesem Bereich zu einer Entwicklung kommen wird kann ebenso wie die zeitliche Abwicklung aktuell nicht beurteilt werden. Gewerbliche Entwicklung nördlich Brinkstraße: Ergänzend zum Regionalen Kooperationsstandort (s.o.) wird die Entwicklung von wohnverträgli-	Zur Kenntnis genommen Zur Kenntnis genommen Zur Kenntnis genommen

Nr.	Datum / Anregung von	Themen	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			chen gewerblichen Nutzungen (aus dem kommunalen Bedarf) im Bereich Brinkstraße / Holtener Straße / Landwehrstraße in einer Größenordnung von etwa 10 ha geprüft. Die Entscheidung über die Entwicklung ist abhängig von den Ergebnissen des in Aufstellung befindlichen Masterplans Grün. Ob es in diesem Bereich zu einer Entwicklung kommen wird kann ebenso wie die zeitliche Abwicklung aktuell nicht beurteilt werden. Wohnbauflächenpotenzial Sterkrader Straße: An der Sterkrader Straße befindet sich eine im Handlungskonzept Wohnen der Stadt Dinslaken ausgewiesene Wohnbaupotenzialfläche mit einer Größe von etwa 11 ha (Entwicklung von max. 195 neuen Wohneinheiten). Es handelt sich um ein langfristiges Entwicklungspotenzial. Die Entwicklung ist frühestens ab 2030 vor-gesehen. Weitere Informationen können der Kurzfassung des Handlungskonzeptes Wohnen entnommen werden (siehe unter https://www.dinslaken.de/c12573a70061a420/files/bro-schuere_wohnen-in-dinslaken-2030.pdf?file=broschuere_wohnen-in-dinslaken-2030.pdf?openelement). Die Stadt Dinslaken steht einem interkommunalen Austausch über angedachte Planungen sowie die Lärmaktionsplanung im Speziellen grundsätzlich positiv gegenüber.	

Stellungnahmen Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen (Auswertung im Januar 2022)

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
1	Eingabe per E-Mail am 12.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, durch hohes Verkehrsaufkommen und schnelles Fahren ist es hier sehr laut und auch gefährlich für Kinder und Fußgänger. Tempo 30 wäre mehr als angebracht. Mfg	Tempo 30 in der Hiesfelder Str. Höhe Wolfstraße gewünscht.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Hiesfelder Straße Höhe Wolfstraße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßen geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich aber keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Die Anregungen zu Tempo 30 werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet. Ggf. ist Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen möglich.
2	Eingabe per E-Mail am 12.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe die Aufforderung bzgl. Lärmaktionsplan 2022 gesehen und würde gerne auf das Thema Lärm eingehen, jedoch ist es vermutlich an Ihrem Thema vorbei. Ich weiß jedoch nicht, wohin wir uns wenden sollen: Wir wohnen auf der Alstadener Str. und haben vor allem nachts und morgens eine hohe Lärmbelästigung von der Straße. Hier wäre eine nächtliche 30er-Zone super oder die Reparatur der gesamten Alstadener Str. von der Duisburger bis zur Bebelstr. Lassen Sie mich wissen an wen ich mich wenden soll, wenn Sie die falschen Ansprechpartner sind. Viele Grüße	Einführung einer nächtlichen 30er Zone oder Reparatur der gesamten Alstadener Str. (von Duisburger bis zur Bebelstr.) gewünscht.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Alstadener Straße von Duisburger bis zur Bebelstraße liegen nicht durchgehend über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der dadurch im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten auch der Alstadener Straße geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Die Anregungen zu Tempo 30 werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde sowie die Verkehrsplanung und den Straßen- und Kanalbau als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
3	Eingabe per E-Mail am 12.11.2021	Der Lärm durch die vorbeifahrenden PKW und LKW auf der Jägerstraße ist manchmal sehr extrem, weil sich natürlich nicht alle an die Geschwindigkeit von 50km halten. Tagsüber sowie nachts erschrickt man sehr oft, wenn die Raser hier vorbei schießen. So dass man die Fenster schließen muss, was natürlich im Sommer	Lärm auf der Jägerstraße extrem.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Jägerstraße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist aber

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		sehr unangenehm ist. Ich danke Ihnen im Voraus MfG		der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Die Hinweise zu Geschwindigkeitsüberschreitungen werden unabhängig davon an den Bereich Recht als zuständige Stelle zur Prüfung weitergeleitet.
4	Eingabe per E-Mail am 13.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, in Ihrem diesjährigen Lärmaktionsplan wird leider wieder nicht die Falkensteinstraße berücksichtigt. Besonders kritisch ist hier der Bereich zwischen Einmündung Dieningstraße bis zur Ampel Mellinghoferstraße. Die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken hätte gleich mehrere Vorteile neben der notwendigen Lärminderung. Es ist häufig der Fall, dass Autofahrer, die von der Mellinghoferstraße kommen, deutlich Gas geben und bereits auf Höhe der Einmündung Marienburgstraße eine extrem hohe Geschwindigkeit haben, so dass es äußerst gefährlich für die zum Teil betagten oder behinderten Anwohner ist, die Straße zu überqueren. Die Lärminderung auf der Falkensteinstraße wäre gerade in diesem Teilabschnitt der Straße besonders wichtig, da auch noch die STAR-Tankstelle und die Bushaltestellen ebenfalls aus diversen Gründen Lärm- und Gefahrenquellen sind. Ich hoffe, dass meine Überlegungen in gute Hände kommen, mit freundlichen Grüßen	Einführung von Tempo 30 auf der Falkensteinstraße zwischen Dieningstraße und Mellinghofer Straße gewünscht.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Falkensteinstraße zwischen Dieningstraße und Mellinghofer Straße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist aber der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Tankstellen und Haltestellen fließen nicht in die Betrachtung ein. Die Anregungen zu Tempo 30 werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde sowie die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
5	Eingabe per E-Mail am 13.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, Wir wohnen auf der Dammstraße in der Dunkelschlagsiedlung. Uns ist schon 2016 ein Schallschutz von Seiten der BfN zugesichert worden. Der Schallschutz steht noch immer nicht. Die Wände wackeln, nachts rattert die Züge an unseren Haus vorbei. Es werden immer mehr und längere Züge. Auch am Tag. Wann kommt denn nun der Schallschutz? Es heißt nun es wird eine neue Straße gebaut, die an dem jetzi-	Schallschutz vor Schienenverkehrs lärm im Bereich der Dammstraße gewünscht.	Das Planfeststellungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.2 der Schienenstrecke Emmerich – Oberhausen (ABS 46/2, „Betuwe-Strecke“) ist bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Innerhalb des Planfeststellungsverfahrens wird auch der Lärmschutz (Lärmschutzwände und passiver Schallschutz) entlang des Streckenabschnitts geregelt. Eine Umsetzung folgt erst nach Abschluss des Verfahrens im Rahmen der Aus-

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		gen Fahrradweg von der Weierstraße bis nach Holten führen soll. Diese würde zusätzliche Abgase und Lärm für uns bedeuten. Ist da was dran? Umso wichtiger der Schallschutz. Bitte Informieren Sie uns über den Stand der Dinge. Denn unsere Lebensqualität sinkt stark und droht durch den Straßenbau weiter zu sinken. Mit vielen Grüßen	Neubau einer Straße von der Weierstraße bis nach Holten?	bauarbeiten. Nach dem derzeitigen Stand des Verfahrens sind für die Dunkelschlagsiedlung und die Dammstraße Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4 bzw. 5 Metern geplant. Zusätzlich wird es für einige Wohneinheiten passiven Schallschutz geben. Bei der Straßenneubaumaßnahme handelt es sich um die Umgehungsstraße L215n (Weierstraße – Weseler Straße). Der Neubau ist ebenfalls mit dem Ausbau der Schienenstrecke Emmerich – Oberhausen verbunden, da durch den Straßenneubau der Bahnübergang an der Weseler Straße entfallen wird. Die Weseler Straße wird an dieser Stelle unterbrochen, sodass im Bereich der Dunkelschlagsiedlung der Durchgangsverkehr nicht mehr über die Weseler Straße geführt wird. Es wird zu einer Lärmentlastung in diesem Bereich kommen. Zum Neubau der L215n wurde ein Schallgutachten in Auftrag gegeben und das Vorhaben unter dem Gesichtspunkt der Lärmvorsorge betrachtet. Im Ergebnis wurden durch den Neubau keine Überschreitungen der Lärmvorsorgewerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ermittelt. Die geplanten Lärmschutzwände entlang der Schienenstrecke sorgen für eine zusätzliche Abschirmung des Straßenverkehrslärms durch die neue Umgehungsstraße.
6	Eingabe per E-Mail am 14.11.2021	Guten Tag sehr geehrte Damen und Herren, die obere Grenzstr. (zwischen Mülheimerstr. und Lothringerstr.) wird auf diesem Stück als Autobahn angesehen. Obwohl sich hier eine Fußgängerampel (Schulweg) befindet, wird hier sowohl tagsüber als auch in der Nacht mit stark überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Eine zunehmende Zahl an großen LKW sowie PS starke Boliden und sehr lauten Motorräder verursachen eine extreme Lärmbelästigung!! Mit freundlichen Grüßen	Überhöhte Geschwindigkeiten im Bereich der oberen Grenzstraße (zwischen Mülheimer Str. und Lothringerstr.).	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Grenzstraße zwischen Mülheimer Str. und Lothringerstraße liegen nur teilweise über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Maßnahmenumsetzung LAP 2

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
				(Lärmarter Asphalt) Die Hinweise zu überhöhten Geschwindigkeiten werden unabhängig davon an den Bereich Recht als zuständige Stelle zur Prüfung weitergeleitet.
7	Eingabe per E-Mail am 15.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, zur Zeit erleben wir eine so noch nie dagewesene Situation: Unsere Straße ist wegen Bauarbeiten gesperrt!!! Was für eine wunderbare Ruhe! Nun merken wir erstmal was sonst LKW und Autolärm verursachen. Als wir vor über 40 Jahren unser Haus im Hausmannsfeld kauften waren gegenüber Schrebergärten. Die Stadt machte den großen Fehler und widmete das Gelände in ein Kleingewerbegebiet um. Der Anteil von durchfahrenden / abladenden LKW's wurde immens!!!!!! Trotz des Einbaus neuer Fenster (3fach Verglasung) und einer neuen Haustüre ist es viel zu laut!!!!!! Anzuraten wäre nicht nur eine Zone 30 für alle LKW's und PKW's wegen der Lärmbelästigung, sondern Zone 30 wäre auch eine Gefahrenminderung für die Radfahrer die auf die Trasse am Hausmannsfeld/ Dellwiger Str. auf fahren. Alle Anwohner, vor allem die Familien mit Kindern, würden eine Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Automobile sehr begrüßen!!!!!! Im Namen der Anwohner vom Hausmannsfeld würden wir uns über einen positiven Zone 30 Bescheid sehr freuen!!!!!! Mit freundlichem Gruß	30er Zone im Bereich „Hausmannsfeld“ gewünscht.	Die ermittelten Lärmbelastungen im Hausmannsfeld liegen nur an einzelnen Gebäuden oberhalb der Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Daher wird die Straße Hausmannsfeld im Lärmaktionsplan nicht betrachtet. Die Anregungen zu Tempo 30 sowie die Hinweise auf die erhöhten Lkw-Anteile werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde sowie die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
8	Eingabe per E-Mail am 15.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, für den aktuellen Lärmaktionsplan möchte ich auf die Lärmbelastung an der Jägerstraße aufmerksam machen. Konkret geht es um den subjektiv, stark angestiegenen Straßenverkehrslärm auf der Jägerstraße, genauer im unteren Straßenabschnitt beginnend mit der Wolfstraße. Vor Allem abends, teilweise nachts, nehmen wir in unserem Haus massiv den Lärm von vorbeifahrenden Autos, Motorrädern	Hohe Lärmbelastung (und Erschütterungen) in der Jägerstraße (insbesondere im unteren Straßenabschnitt beginnend mit der Wolfstraße).	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Jägerstraße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) aber nur an einzelnen Gebäuden über 70/60 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		und besonders LKW wahr. Bei vorbeifahrenden LKW besteht zudem die Problematik, dass im gesamten Haus deutliche Erschütterungen wahrzunehmen sind. Mutmaßlich ist vor Allem der untere Bereich der Jägerstraße betroffen, da die Transporte vom Edeka-Lager zum Luchscenter hier vorbeiführen. Aus meiner Laiensicht geht zumindest die Lärmbelastung auch deutlich aus der Umgebungslärm-Kartierung NRW hervor (L-den: >70 und L-night >55). Mit freundlichen Grüßen		wurden.
9	Eingabe per E-Mail am 18.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, Es wäre toll, wenn Sie auf der Helmholtzstraße auch Flüsterasphalt legen würden. Wir wohnen in der Höhe vom Kindergarten. Wir haben Holzfenster die nicht gut schallisoliert sind. Wenn die Fenster geschlossen sind hört man jedes Auto vorbeifahren. Genauso wäre ich froh darüber, wenn bei uns auch die Schilder aufgestellt würden dass ab 22:00 Lärmschutz 30 Zone wäre. Sie haben fast alle Seitenstraßen damit versehen. Seit dem fahren nachts alle Autos durch unsere Straße. Besonders am Wochenende. Die aufgemozten Autos mit Ihren lauten Schalldämpfern. Zum Wochenende sollte mal ein mobiler Blitzer stehen. Denn das ist nicht normal, wie die hier nachts rasen und auch schon mal rauf und runter fahren. Ein bestimmter Motorrad Fahrer fährt am Wochenende lustig rauf und runter. Und das zu den unmöglichsten Zeiten. So dass man von dem Krach wach wird. Es wäre nett, wenn Sie das bei Ihren Planungen mit einbeziehen könnten. Es grüßt Sie Ein genervter Anwohner. Mit Sicherheit bin ich nicht die einzige, die so denkt	Flüsterasphalt und Einrichtung einer Tempo 30 Zone in der Nacht in der Helmholtzstraße sowie Aufstellen von mobilen Blitzern (insbesondere am Wochenende) gewünscht.	Die Helmholtzstraße ist Maßnahmenbereich der 3. Runde Lärmaktionsplanung. Zur Minderung der Lärmbelastungen wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen (Prüfauftrag). Fahrbahnsanierung ist aktuell in der Helmholtzstraße nicht vorgesehen. Bei einer Erneuerung wird der Anregung zu lärmmindernden Asphalt aufgegriffen. Die Hinweise zu überhöhten Geschwindigkeiten werden an den Bereich Recht als zuständige Stelle zur Prüfung weitergeleitet.
10	Eingabe per E-Mail am 18.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren! Die vor kurzem eingerichtete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Kirchhellenerstrasse in Höhe von Beethovenstrasse bis Anlieger Horsthemke ca., ist ja schön und	Ausdehnung der Tempo 30 - Regelung in der Kirchhellener Straße nach Süden über den Postweg bis nach Ster-	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Kirchhellener Straße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		gut für die Bewohner. Solange sich jeder dran hält. Aber was ist denn mit dem Rest der Straße weiter runter über dem Postweg bis nach Sterkrade??? Wohnen dort andere Mitmenschen mit eingebautem Hörschutz? Viele Häuser stehen dort direkt an der Straße, und werden nur noch durch den Bürgersteig getrennt. Ich wohne übrigens auch auf dem Postweg, und unser Wohnzimmer liegt vorne zur Straßenseite. Außerdem bleiben die meisten Verkehrsteilnehmer an einem Stopp Schild auch nicht mehr stehen. MfG	krade gewünscht.	ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Im Postweg liegen nur an wenigen Gebäuden Lärmwerte oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) vor. Daher wird dieser Straßenabschnitt im Lärmaktionsplan nicht betrachtet.
11	Eingabe per E-Mail am 24.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, wir möchten Sie auf eine Lärmquelle Thüringer Str./ Ecke Friesenstr (46149) hinweisen. Besonders im Frühjahr/ Sommer werden hier am Abend des Öfteren Rennen gefahren oder aber mit sehr lauten Vehikeln mehrfach um den Block gefahren. Die Breite der Straße scheint die Leute (dem Geräusch nach zu urteilen) zum Rasen zu verleiten. Auch jetzt im Winter ist es teilweise über die Maßen hin laut. Das Verhalten der Autofahrer lässt zudem oft zu wünschen übrig. Auf der Thüringer Str. Höhe evangelischer Kirche befindet sich ein Zebrastreifen, der zu einem Spielplatz führt. Dieser wird trotz wartender Kinder/ Eltern sehr oft überfahren. Vor einigen Wochen konnten wir unsere Tochter grade noch zurück auf den Bürgersteig ziehen da ein Fahrer (augenscheinlich) viel zu schnell Richtung Kreuzung raste und den Steifen dabei überfuhr. Wir bitten Sie inständig zur Sicherheit der Kinder sowohl auf der Friesen als auch auf der Thüringer Str. Lärmkontrollen und Sicherheitskontrollen in Höhe des Spielplatzes und des Kindergartens durch zu führen. Mit freundlichen Grüßen	Lärmkontrollen und Sicherheitskontrollen auf der Friesenstraße und der Thüringer Str. in Höhe des Spielplatzes und des Kindergartens gewünscht.	Die Friesenstraße ist Maßnahmenbereich der 3. Runde Lärmaktionsplanung. Zur Minderung der Lärmbelastungen ist die Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt vorgesehen. Die Hinweise zu überhöhten Geschwindigkeiten werden an den Bereich Recht als zuständige Stelle zur Prüfung weitergeleitet. Der Hinweis zur Verkehrssicherheit wird an die untere Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.
12	Eingabe per E-Mail am 26.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, Vielleicht können sie die Wolfstraße Richtung Jägerstraße überprüfen. Mit freundlichem Gruß	Überprüfung der Lärmbelastungen in der Wolfstraße in Richtung Jägerstraße gewünscht.	In der Wolfstraße Richtung Jägerstraße (nordöstlich Hiesfelder Straße) liegen zwar Lärmwerte über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) vor. Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten gerin-

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
				geren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden.
13	Eingabe per E-Mail am 27.11.2021	Sehr geehrter Herr van-den-Akker, wir sind seit 1972 Anwohner des Höhenweges. Uns ist es unverständlich, dass der Höhenweg nicht durchgehend mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30kmh ausgewiesen ist. Es besteht nur eine Begrenzung vom Kreisverkehr bis zur Aral Tankstelle bzw. Hausnummer 24. Dieses führt dazu, dass einige aufgemozte Motorradfahrer sowie auch Autofahrer der Meinung sind, ab Hausnummer 24 voll aufzudrehen, was einen erheblichen Lärm verursacht. Wir weisen auch daraufhin, dass die Kirchhellener Straße als verkehrsberuhigt ausgewiesen ist. Wir bitten daher, den gesamten Höhenweg in den Lärmaktionsplan aufzunehmen, damit auch hier Ruhe eintritt. Wir bitten daher um eine Rückmeldung. Mit freundlichen Grüßen	Tempo 30 - Regelung im gesamten Höhenweg (bisher nur von Kreisverkehr bis zur Aral Tankstelle bzw. Haus Nr. 24) gewünscht.	Die ermittelten Lärmbelastungen im Höhenweg liegen nur an einzelnen Gebäuden oberhalb der Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Daher wird die Straße Höhenweg im Lärmaktionsplan nicht betrachtet. Die Anregungen zu durchgängig Tempo 30 werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde sowie die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
14	Eingabe per E-Mail am 28.11.2021	Guten Tag, im Namen meiner Mutter schreibe ich diese Email. Meine Eltern wohnen an der Neukölner Str.. Folgende Lärmprobleme herrschen dort: Obwohl es sich um ein reines Wohngebiet handelt, fahren eine Vielzahl an LKW ab 4.00 Uhr morgens über die Neukölner Straße, anstatt über die Hünenbergstraße am Rande der Kommune. Neben dem Lärm führt dies auch zu Erschütterungen im Haus. An beiden Straßenseiten parken PKW. Dies führt dazu, dass die fahrenden PKW & LKW nur in eine Richtung fahren können und die entgegenkommenden über längere Zeiten vor dem Haus stehen, bevor sie weiter fahren können. In solchen Situationen steigt die Lärmbelastung durch die wartenden PKW – besonders laut wird es dann noch wenn PKW-Fahrer die Hupe auslösen,	LKW-Verkehr ab 04:00 Uhr im reinen Wohngebiet. Dies führt zu Lärm und Erschütterungen. Durch beidseitiges Parken nur „Einrichtungsverkehr“ möglich mit der Folge von Staus, Slalomfahrten und einer erhöhten Lärmbelastung. Extrem gefährlicher Übergang (Straßenquerung) an der Bushaltestelle „Köstersfeld“, aufgrund von fehlen-	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Neukölner Straße nordöstlich der Gabelstraße liegen nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Daher wird die Neukölner Straße im Lärmaktionsplan nicht betrachtet. Die Anregungen zur Überprüfung des Lkw-Anteils sowie die Hinweise zu Störungen im Verkehrsfluss und Verkehrssicherheitsproblemen werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde sowie die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		weil sie sich darüber ärgern, dass sie längere Wartezeiten an einer Straßenstelle haben. Es kommt immer wieder zu Slalomfahrten von fünf oder mehr Autos hintereinander, da die PKW nur in einer Richtung Fahrmöglichkeit haben und sich die andere Richtung aufstaut. Wenn ein Anwohner in seine Einfahrt fahren möchte, verlängert sich die Stauung entsprechend, weil es sich dann im schlechtesten Falle noch in beide Richtungen staut. Durch die parkenden PKW auf beiden Fahrbahnseiten ist der Übergang an der Bushaltestelle Köstersfeld extrem gefährlich, da jüngere Schüler die Straße und den Verkehr dann kaum noch überblicken können. Freundliche Grüße	den Sichtverhältnissen bei beidseitigem Parken.	
15	Eingabe per E-Mail am 28.11.2021	Hallo Ich bitte um die Überprüfung Westmarkstr. Ständig sehr lauter Verkehrslärm. Vorschlag : 30 er Zone generell. Grüße	Überprüfung der Lärmbelastung in der Westmarkstraße und Errichtung einer 30er Zone gewünscht.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Westmarkstraße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Die Anregung zu Tempo 30 wird unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde sowie die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
16	Eingabe per E-Mail am 28.11.2021	Guten Tag, bedingt durch die Zunahme der Mobilisierung des Individualverkehrs und das kontinuierlich steigende Konsumverhalten eines jeden Einzelnen unterliegt der Straßenverkehr weiterhin einer ständigen Zunahme. Dies ist auch auf der Autobahn und dem damit verbundenen Lärmaufkommen zu spüren. Als Anwohner auf der Teutstr., in unmittelbarer Sichtweite der Schallschutzwand zur A42, in Oberhausen Osterfeld habe ich mit großem Interesse die Maßnahmenbereiche des Lärmaktionsplans an Autobahnen, insbesondere an der A42 gelesen. Leider musste ich feststellen, dass der Bereich der Teutstraße	Aufnahme der Teutstraße in den Lärmaktionsplan gewünscht. Vorhandene Lärmschutzmaßnahmen zur A 42 nicht	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Teutstraße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Die Maßnahmenbereiche Nr. 32 und Nr. 33 entlang der A 42 weisen - auch mit z.T. höheren Lärmwerten, auch Werten über 70/60 dB(A) eine

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		mit keinem Wort im vorliegenden Entwurf des 3. Lärmaktionsplans erwähnt wird. Es werden Maßnahmen jeweils vor und hinter der Teutstraße (Arminstraße / Scheuerstraße) angesprochen. Die Maßnahmen an der Armin- und Scheuerstraße sind nachvollziehbar, jedoch möchte ich hiermit darauf hinweisen, dass auch die Teutstraße mit entsprechender Wohnbebauung unmittelbar an die Schallschutzmauer der A42 angrenzt und ähnlicher Lärmexposition ausgesetzt ist. Die vorhandene Schallschutzmauer erscheint in der Höhe als zu gering. Mit Blick von der Teutstraße auf die Lärmschutzwand können die Lastkraftwagen, zumindest der obere Bereich der Lastkraftwagen, welche auf der Autobahn fahren, erkannt werden. Die Situation der Lärmbelastung wurde in den letzten Jahren nicht verbessert, eher im Gegenteil. Es wurden Bäume, welche vor der Schallschutzwand standen und bedingt durch ihr Blätterwerk, zumindest im Sommer, einigen Lärm dämpften, gefällt. Weiterhin befindet sich in Höhe der Teutstraße ebenfalls die Autobahnabfahrt zur Neuen Mitte, welche zusätzlich noch zur aktuellen Lärmbelastung beiträgt. Leider sind die Maßnahmen des 2. LAP des Landesbetrieb Straßenbau NRW, welche unter Vorbehalt im Jahr 2020 geplant waren, nicht umgesetzt worden. Im nun vorliegenden 3. LAP ist nun die Rede von aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen der Autobahn GmbH auf der A 42 als „langfristig“ angegeben. Ein Zeitraum ist hier offen. Können hier evtl. kurzfristige Maßnahmen, z.B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung an den betroffenen Bereichen hilfreich sein um die Lärmbelastung zu mindern? Ist es möglich die Teutstraße noch kurzfristig in den 3. LAP mit aufzunehmen, evtl. auch als Erweiterung zur Scheuerstrasse? Mit der Hoffnung auf eine positive Entscheidung die angesprochenen Anmerkungen zu berücksichtigen, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen.	ausreichend. Keine Umsetzung der Maßnahmen aus dem 2. LAP. Prüfung kurzfristiger Maßnahmen, z.B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung an den betroffenen Bereichen, gewünscht.	höhere Lärmbetroffenheit als im Bereich der Teutstraße auf. Für die Umsetzung von Maßnahmen an Autobahnen ist die Autobahn GmbH zuständig. Der Sachverhalt wird an die Autobahn GmbH zur Prüfung weitergeleitet.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
17	Eingabe per E-Mail am 29.11.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, ja, Sie haben Recht. Es gibt so viel überflüssigen Lärm. Gerade erst habe ich mit der Stadt Oberhausen eine Lärmquelle an der Oranienschule abstellen können. Was mir aber aufgefallen ist da ich genau gegenüber dieser Grundschule wohne, ist, dass die Handhabung eines Besens oder Rechens nicht mehr bekannt ist oder nicht zur Verfügung gestellt wird. Seit dem ersten Laubfall wird unaufhörlich mit einem Laubbläser jedes einzelne Blatt weggepustet. Die Kinder, die Lehrer und auch die Anwohner werden im Vormittagbereich kontinuierlich zgedröhnt. Das ist überflüssig! Es wird sicherlich nicht nur an dieser Oranienschule, sondern bei allen anderen öffentlichen Gebäuden so verfahren. Ressourcen einsparen weit gefehlt. Hier ist sicherlich ein Umdenken angesagt. Ich freue mich von Ihnen zu hören und verbleibe mit freundlichen Grüßen	Überflüssige Lärmquellen wie Laubbläser sollen vermieden werden – insbesondere an öffentlichen Gebäuden / Nutzungen.	Lärm von Laubbläsern wird in der Lärmaktionsplanung nicht behandelt. Unabhängig davon ist die Vermeidung unnötiger Lärmbelastungen sinnvoll und sollte gerade bei öffentlichen Nutzungen / Gebäuden wie Schulen etc. umgesetzt werden. Die Anregung wird an den Bereich öffentliche Ordnung als zuständige Stelle weitergeleitet.
18	Eingabe per E-Mail am 29.11.2021	Sehr geehrter Herr van den Akker, gestatten Sie drei Fragen/Hinweise zum Entwurf des fortgeschriebenen Lärmaktionsplans, wie er zur Zeit auf der Internetseite der Stadt Oberhausen einzusehen ist: 1) Auf den Karten S. 1 u. 2 erscheint das gesamte Wohngebiet "Brink" (Hünenbergstraße, Starenweg usw.) gegenüber den entsprechenden Karten des LAP 2017 als lärmmäßig heruntergestuft. Frage: Wie kann das sein? 2) Auf der Karte S. 14 ist die Verkehrsdichte auf der Hünenbergstraße zwischen Kreisverkehr und Autobahnunterführung eingezeichnet mit gelb, d.h. > 10 000 bis 20 000 Fahrzeuge. Hingegen kommen die Verkehrszählungen der Bundesanstalt für	Hinweise zu vermuteten Unstimmigkeiten in der dem Entwurf des LAP 2022 zugrundeliegenden Kartierung im Bereich des Wohngebiets „Brink“.	Das Wohngebiet „Brink“ war auch schon im LAP 2. Stufe kein Problemschwerpunkt. Eine wesentliche Änderung an den Eingangsdaten ist der Ansatz eines Abschlags für lärmmindernden Asphalt (BAB 3). Darüber hinaus sind auch Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteile ggü. der Kartierung 2012 etwas reduziert. In den Lärmkartierungen der 2. und der 3. Stufe betragen die Verkehrsbelastungen DTV jeweils ca. 16.500 Kfz/24h. Die Daten wurden dem Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen entnommen. Die Differenz von ca. 3.700 Kfz/24h wirkt sich aber

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Straßenwesen schon 2015 auf Werte von über 20 000 Fahrzeugen pro Tag. (https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html) > Ergebnisse 2015 Bundesstraßen > Messstelle 44062350: B 8, BAB-Anschlussstelle DIN-Süd) Frage: Wie kommt es zu der Unstimmigkeit? 3) Der LAP legt für die Lärmberechnungen vermutlich die höchstzulässige Geschwindigkeit auf den jeweiligen Straßenabschnitten zugrunde. Frage: Kann von dieser Berechnungsmethode abgewichen werden, wenn bekannt ist, dass die tatsächliche Geschwindigkeit des Durchschnitts der Fahrzeuge viel höher ist? Z.B.: Aus einer uns von der Stadtverwaltung zugänglich gemachten Auswertung einer Seitenradarmessung vom 13.10.2019 geht hervor, dass nur ca. 13% der Fahrzeuge die vorgeschriebenen 50 km/h einhalten; der gemessene Spitzenwert betrug 123 km/h. Es handelt sich um denselben Straßenabschnitt: Hünenbergstraße zwischen Kreisverkehr und Autobahnunterführung. Vielen Dank! Mit freundlichen Grüßen,		nur unwesentlich auf das Ergebnis aus. Da die Autobahn in diesem Bereich die maßgebende Quelle ist, ergeben sich in den Berechnungen Erhöhungen der Fassadenpegel in diesem Bereich von 0,22 dB(A) bis 0,62 dB(A). Der Straßenabschnitt wurde dadurch nicht zu einem prioritären Maßnahmenbereich. Nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) sind zur Berechnung der Mittelungspegel die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu berücksichtigen. Eine Betrachtung der realen Geschwindigkeiten ist nach der Berechnungsmethode nicht möglich.
19	Eingabe per E-Mail am 30.11.2021	Sehr geehrter Herr van den Akker, leider sind zu den Download-Links (Lärmaktionsplan 3. Runde sowie den Anlagen) keine Downloads hinterlegt sondern man wird weitergeleitet auf die Startseite der Stadt Oberhausen. Wäre es möglich, dass Sie die pdf- Dokumente per email zusenden? Ich bin Anwohnerin auf der Harkortstraße, hier ist kürzlich bereits Tempo 30 eingeführt worden, sowie ein Fußgängerüberweg. Beides wird von den Anwohnern auch sehr begrüßt und das hat auch schon eine Verbesserung der Lärmbelastigung erbracht. Ist das Tempolimit von 30 km/h nur für die Dauer der Umleitung des Verkehrs aufgrund der Baumaßnahme und damit verbundenen Straßensperrung Im Fuhlenbrock eingeführt worden oder ist	Überprüfung der Lärmsituation in der Harkortstraße und dauerhafte Anordnung von Tempo 30 (aktuell temporär Tempo 30 ist baustellenbedingt?) gewünscht.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Harkortstraße liegen nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Daher wird die Harkortstraße im Lärmaktionsplan nicht betrachtet. Die Anregung für eine dauerhafte Anordnung von Tempo 30 wird unabhängig davon an die untere

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		das eine dauerhafte Änderung? Falls es sich auf der Harkortstraße nur um eine temporäre Anpassung des Geschwindigkeitslimits handelt würde ich gerne eine Überprüfung der Lärm-Situation tagsüber auf der Harkortstraße für den Lärmaktionsplan anregen. Mit freundlichen Grüßen		Straßenverkehrsbehörde sowie die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
20	Eingabe per E-Mail am 30.11.2021	Hallo, seit mittlerweile vielen Monaten haben wir im Bereich der unteren Friedrichstraße / EVO-Kraftwerk eine erhebliche Belästigung durch Krähen die ganz besonders in den Abend und frühen Morgenstunden für eine Lautstärke sorgen, wohingegen eine Hauptstraße leise ist. Wir haben uns nun schon mit einigen Nachbarn zusammengetan und auch schon über das Veterinäramt und die EVO beschwert. Leider fühlt sich dafür keiner verantwortlich, obwohl unserer Meinung nach die Anziehung durch die Abluftwärme und den Baumschnitt des EVO Kraftwerks kommt. Es sind hier zeitweise locker 200-300 Krähen die mit Ihren „Schreien“ einen vernünftigen Schlaf unmöglich machen, selbst bei geschlossenen Fenstern. Wir versuchen die Krähen mit Lasern, Taschenlampen und sonstigen Mitteln zu verscheuchen, was aber nur immer kurz Erfolg bringt. Ab und zu hört man auch Schüsse oder laute Knaller. Gerne können Sie sich in einem Live-Termin auch von der Lautstärke und der Lärmbelastung überzeugen. Da sich keiner aktuell der Lärmbelastung und Verdreckung (vollgekackte Autos, Bürgersteig etc.) annimmt und nichts passiert wird der nächste Schritt über die Medien sein (Bild hilft, WDR Aktuell) damit man wenn es wärmer wird überhaupt schlafen kann. Bei Rückfragen können Sie mich gerne kontaktieren. Mit freundlichen Grüßen	Erheblicher Lärm und Schmutz durch Krähen. Kommt sehr wahrscheinlich durch die Abluftwärme und den Baumschnitt des EVO Kraftwerks.	Lärm durch Tiere wie hier Krähen wird in der Lärmaktionsplanung nicht behandelt. Die Anregung wird an die untere Naturschutzbehörde als zuständige Stelle weitergeleitet.
21	Eingabe per E-Mail am 01.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, bitte um Überprüfung der Sperberstr. auf Ausweisung als Lärmbereich. Sowie Tempo 30 Km/h	Überprüfung der Aufnahme der Sperberstraße in den Lärmaktionsplan sowie Anordnung von Tempo 30 ge-	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Sperberstraße liegen nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Daher wird die Sperberstraße im Lärmaktionsplan nicht be-

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Ich bedanke mich für Ihre Bemühung und verbleibe. Mit freundlichen Grüßen	wünscht.	trachtet. Die Anregung zu Tempo 30 wird unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde sowie die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
22	Eingabe per E-Mail am 01.12.2021	Hinweise zur Berücksichtigung im Lärmaktionsplan 2022: Auf der Matzenbergstr. hört man ständig Autobahnlärm, jedoch besonders bei nassem Wetter z.B. aktuell jetzt und auch im Sommer bei warmem Wetter, vermutlich verstärkt bei westlichem und südlichem Wind. Mit freundlichen Grüßen	Erheblicher Lärm in der Matzenbergstr. durch die Autobahn.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Matzenbergstraße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßenabschnitten geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden.
23	Eingabe per E-Mail am 02.12.2021	Bezug Lärmaktionsplan Stadt Oberhausen, Maßnahmenbereiche Betroffenheiten und Prioritäten, hier Anlage 1 Seite 2 Nr. 20 der Bereich Mellinghofer Straße – Hausmannsfeld. Dieser Straßenabschnitt ist einseitig mit einer Wohnbebauung aus mehrgeschossigen Wohnhäusern und auf der anderen Seite mit einer Lagerhalle bebaut. Verwunderlich ist die Begrenzung des Bereiches, die den Bereich zwischen Hausmannsfeld und Stadtgrenze Essen ausklammert, zumal sich die Betroffenheitsdichte in diesem Bereich (Lt. Karte 9) noch von >10-25 auf >25 bis 50 Personen erhöht. Einerseits setzen sich die Mehrfamilienhäuser hier bis Stadtgrenze Essen fort, andererseits befinden sich auf der anderen Straßenseite Einfamilienreihenhäuser, deren Garten / Schlafbereiche konstruktionsmäßig auf die Essener Straße ausgerichtet sind. Der Bau dieser Häuser erfolgte 1977, mit der Errichtung des Westfeld-Centro erhöhte sich der Fahrzeugverkehr auf dieser Strecke deutlichst, so dass die Lärmbelastung für die Anwohner selbst an Sonn- und Feiertagen hoch ist. Dass die LKZ sich im Straßenabschnitt Hausmannsfeld – Stadtgrenze Essen durch zu bzw. Abflüsse in die Straße Hausmannsfeld stark reduziert ist nicht plausibel. Die geringere Priorität	Überprüfung der Berechnungen für den Straßenabschnitt „Hausmannsfeld – Stadtgrenze Essen“ gewünscht.	Die Karte 9 des Lärmaktionsplans weist die Betroffenenendichte aus, d.h. die Anzahl der von Lärmbelastungen ab 65 dB(A) Betroffenen. Diese ist durch die zweiseitige Bebauung im östlichen Bereich der Essener Straße höher. Für das Auswahlkriterium Lärmbetroffenheit, dargestellt als Lärmkennziffer (LKZ), ist neben der Anzahl der Lärmbetroffenen auch die Höhe der Lärmbelastung, denen die Betroffenen ausgesetzt sind, relevant. Die LKZ ist (für den L _{DEN}) in Karte 11 dargestellt. Diese ist westlich der Straße Hausmannsfeld höher, da dort die Lärmpegel höher sind. Die Höhe der Lärmbelastung ist in der Karte 1 (für L _{DEN}) dargestellt. Die Pegel liegen im gesamten Bereich zwar alle zwischen 65 und 70 dB(A) (L _{DEN}), aber westlich der Straße Hausmannsfeld liegen die Pegel an den Gebäuden knapp unter 70 dB(A), östlich der Straße Hausmannsfeld sind sie

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		dieses Straßenabschnitts kann nur auf geringen unter bzw. Überschreitung von Grenzwerten liegen, die dann mathematisch zu diesen Ergebnissen führen. Ich denke, dass diese Grenzbe- reiche noch einmal überprüft werden sollten. An der Ampelkreuzung Hausmannsfeld - Essener Straße sind die jeweils rechten Fahrspuren (in / aus Richtung Essen) durch parkende Fahrzeuge belegt. Das führt zu Beschleunigungsrennen beim Ampelstart, einerseits um von der rechten – belegten - Fahrspur vor dem Nebenfahrzeug auf die linke Spur zu kommen, andererseits, um die, ab Hausmannsfeld wieder zweispurig zu nutzende Essener Straße auszunutzen. Hier könnte über eine 30km/h Zone über den Kreuzungsbereich hinaus die Lärmbelastung für die Anwohner reduziert werden bzw. über eine dauerhaft installierte Radarkontrolle eine Disziplinierung der Fahrerinnen erreicht werden. Dies könnte die Lärmbelästigung der Anwohnerinnen schon etwas reduzieren. Auch wenn die Essener Straße insgesamt für eine 30km/h Begrenzung nicht geeignet zu sein scheint (entsprechend den Darstellungen im Plan) dürfte zumindest in Richtung Stadtgrenze eine Reduzierung auf 30 km/h auch aufgrund der dort erfolgenden Straßenverengungen keine besondere Hemmung für den Busverkehr darstellen. Wir bitten, dies in den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Mit freundlichen Grüßen	Anordnung von Tempo 30 sowie Einführung von Radarkontrollen im Bereich der Ampelkreuzung Hausmannsfeld - Essener Straße sowie von Hausmannsfeld in Richtung Stadtgrenze gewünscht.	geringer. Der westliche Bereich mit der höheren Lärmbelastung und der höheren LKZ von 25 - 50 ist als Maßnahmenbereich ausgewiesen, der östliche Bereich liegt mit einer LKZ von 10 - 25 unterhalb der angewandten Kriterien für Maßnahmenbereiche. Die Anregungen zu Tempo 30 und zu der Situation an der Ampelkreuzung Hausmannsfeld/ Essener Straße werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde sowie die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
24	Eingabe per E-Mail am 02.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, Wir wohnen auf der Siebenbürgenstr.. Das sind ca.30m.vom Gleiskörper der Bundesbahn entfernt. Der Lärm von vorbeifahrenden Zügen bei Tag und Nacht ist oft kaum zu ertragen. Hinzu kommen die Erschütterungen die dadurch entstehen. An Öffnen der Fenster ist kaum zu denken. Da es sich um ein Güter bzw. Rangiergleise handelt ist das Lärmaufkommen extrem hoch. Die Wohnqualität ist gleich Null. An Schlaf kaum zu denken. Der Stress dadurch hat mich krank gemacht, so dass ich 2015 einen Hinterwand u. Vorderwandinfarkt bekam.	Lärm und Erschütterungen durch Schienenverkehr in der Siebenbürgenstraße / Roseggerstraße	Im Rahmen des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Programm zur freiwilligen Lärmsanierung des Bundes) wurde im Dezember 2021 ein aktualisiertes Gesamtkonzept veröffentlicht, das für die Strecke 2281 zw. Kilometer 0,297 und 1,260 eine Lärmschutzwand (LSW 15-1) mit einer Höhe von 3,0 m vorsieht. Diese Wand, deren Errichtung für 2024 eingeplant ist, leistet einen Lärmschutz für den Bereich Siebenbürgenstraße / Roseggerstraße.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Hiermit bitte ich Sie höflich um eine Überprüfung der oben aufgeführten Tatsachen. Lärm macht krank. Ein schönes Weihnachtsfest Recht vielen Dank		
25	Eingabe per E-Mail am 05.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, es ist schön, dass wir als Betroffene uns äußern können. Nun haben wir einige Punkte, die nach unserem Erachten, doch meistens nicht berücksichtigt werden. Wir leben in der Margaretenstr. und sind einen dauerhaften Lärm ausgesetzt : - die Bahn war die letzten zwei Jahre besonders laut: stehen die Locks mit laufenden Motor(es kommt noch der Dieseltank dazu) am Tag genauso wie Nachts am Gleis herum, ein Lärm der schlafen unmöglich macht! anfahren, schieben und bremsen von Güterzügen mit Rädern die scheinbar viereckig sind... oft nachts, aber auch tagsüber schwere Güterzüge mit Getöse und Gerumpel, das ganze Haus wackelt wie bei Erdbeben. Wo bleibt da eine Lärmschutzwand? da die Züge hier sehr langsam unterwegs sind, könnte doch auch eine natürliche Umweltfreundliche Schutzwand entstehen. Die auch von beiden Seiten den Schall absorbiert, da wir auch mit Lärm von der anderen Seite zu kämpfen haben. je nach Windrichtung und Wetterlage hören wir die Autobahn und die Buschhauserstrasse sehr laut, genauso verhält es sich mit der Industrie aus der Richtung vom Eisenhammer - ein ständiges brummen und dröhnen ist zu hören wir haben gesehen dass dort leider die ganzen Bäume gefällt wurden und jetzt noch mehr Industrie gebaut wird...und hoffen dass nicht noch mehr Lärm und Gestank herüber kommt! kann man da nicht eine Lärmschutzwand bauen? wenn der Wind aus Norden kommt, ist die Verbrennung mit	Lärm und Erschütterungen durch Schienenverkehr in der Margaretenstraße. Lärmschutzwand (natürlich, umweltfreundlich) gewünscht. Lärmbelastungen auch durch die Autobahn, die Buschhauser Straße sowie die Industrie aus der Richtung vom Eisenhammer. Lärmschutzwand (natürlich, umweltfreundlich) gewünscht.	Schienenverkehrslärm: Im Rahmen des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Programm zur freiwilligen Lärmsanierung des Bundes) wurde im Dezember 2021 ein aktualisiertes Gesamtkonzept veröffentlicht, das für die Strecke 2281 zw. Kilometer 0,297 und 1,260 eine Lärmschutzwand (LSW 15-1) mit einer Höhe von 3,0 m vorsieht. Diese Wand, deren Errichtung für 2024 eingeplant ist, leistet einen Lärmschutz für den Bereich Margaretenstraße. Straßenverkehrslärm A42 und Buschhausener Straße: Die ermittelten Lärmbelastungen durch Straßenverkehr (A 42 und Buschhausener Straße) liegen nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Der Bereich wird daher in der Lärmaktionsplanung nicht betrachtet. Auch der kartierte Industrielärm der IED-Anlagen wirkt nicht auf die Margaretenstraße ein. Unabhängig davon werden die Hinweise auf den

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		ständigen brummen dran... warum kann da nicht auch eine höhere natürliche Schallschutzwand errichtet werden? alles zusammen, egal wie der Wind steht und das Wetter ist, hier kommt man einfach nicht zur Ruhe. Es ist ja auch nicht nur in Dezibel zu rechnen, sondern der unterschwellige ständige Lärm der einfach immer da ist, egal ob nachts oder am Tag. Nur ist es nachts besonders schlimm, wir können kaum mit geöffnetem Fenster schlafen, was wirklich eine Katastrophe ist. Mit freundlichen Gruß		Industrielärm an die untere Immissionsschutzbehörde als zuständige Stelle weitergeleitet.
26	Eingabe per E-Mail am 05.12.2021	Guten Tag Herr van den Akker, ich habe Einblick in den Lärmaktionsplan 2022 genommen. Ich kann nirgendwo die Biefangstr. - L287 zwischen Weierstraße und Königstraße - finden. Warum ist dieser Bereich nicht aufgeführt? Ich halte die Belastung durch den Straßenverkehr als Anlieger in diesem Bereich für sehr hoch. Tempo-30 Schilder wurden mal aufgestellt, aber nach kurzer Zeit wieder abgebaut. Für mich alles nicht nachvollziehbar. Ich beantrage, zu prüfen, ob der Bereich L287 Biefangstraße zwischen Weierstraße und Königstraße in den Lärmaktionsplan 2022 der Stadt Oberhausen aufgenommen werden muss. Mit freundlichen Grüßen	Aufnahme der Biefangstraße / L287 zwischen Weierstraße und Königstraße in den Lärmaktionsplan gewünscht.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Biefangstraße zw. Weierstraße und Königstraße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßen geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich aber keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden.
27	Eingabe per E-Mail am 06.12.2021	Guten Tag, im Anhang sende ich das Anliegen von Anwohnern der Neukölner Str. zum Oberhausener Lärmaktionsplan. Freundliche Grüße ANHANG im Wortlaut identisch mit Stellungnahme Nr. 14: „Obwohl es sich um ein reines Wohngebiet handelt, fahren eine Vielzahl an LKW ab 4.00 Uhr morgens über die Neukölner Stra-		Die ermittelten Lärmbelastungen in der Neukölner Straße nordöstlich der Gabelstraße liegen nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Daher wird die Neukölner Straße im Lärmaktionsplan nicht betrachtet. Die Anregungen zur Überprüfung des Lkw-Anteils sowie die Hinweise zu Störungen im Verkehrsfluss

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		ße, anstatt über die Hünenbergstraße am Rande der Kommune. Neben dem Lärm führt dies auch zu Erschütterungen im Haus. An beiden Straßenseiten parken PKW. Dies führt dazu, dass die fahrenden PKW u. LKW nur in eine Richtung fahren können und die entgegenkommenden über längere Zeiten vor dem Haus stehen, bevor sie weiter fahren können. In solchen Situationen steigt die Lärmbelastung durch die wartenden PKW – besonders laut wird es dann noch wenn PKW-Fahrer die Hupe auslösen, weil sie sich darüber ärgern, dass sie längere Wartezeiten an einer Straßenstelle haben. Es kommt immer wieder zu Slalomfahrten von fünf oder mehr Autos hintereinander, da die PKW nur in einer Richtung Fahrmöglichkeit haben und sich die andere Richtung aufstaut. Wenn ein Anwohner in seine Einfahrt fahren möchte, verlängert sich die Stauung entsprechend, weil es sich dann im schlechtesten Falle noch in beide Richtungen staut. Durch die parkenden PKW auf beiden Fahrbahnseiten ist der Übergang an der Bushaltestelle Köstersfeld extrem gefährlich, da jüngere Schüler die Straße und den Verkehr dann kaum noch überblicken können.“ Handschriftlich ergänzt: Feinstaub wurde hierbei noch gar nicht erwähnt (ganz wichtig!!!) unterzeichnet von ca. 25 Anwohner*innen der Neukölner Straße (Anlage mit Unterschriften liegt dem Bereich Umwelt vor)	LKW-Verkehr ab 04:00 Uhr im reinen Wohngebiet. Dies führt zu Lärm und Erschütterungen. Durch beidseitiges Parken nur „Einrichtungsverkehr“ möglich mit der Folge von Staus, Slalomfahrten und einer erhöhten Lärmbelastung. Extrem gefährlicher Übergang (Straßenquerung) an der Bushaltestelle „Köstersfeld“, aufgrund von fehlenden Sichtverhältnissen bei beidseitigem Parken. ergänzend: Feinstaubbelastung berücksichtigen Berücksichtigung von Feinstaub wird gewünscht.	und Verkehrssicherheitsproblemen werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde sowie die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
28	Eingabe per E-Mail am 06.12.2021	Lärmschutz ist schon eine gute Sache wenn sich der Sportplatz Management um Herr Keuschen sich daran halten würde auf dem TBO kunstrasen auf dem Kunstdünger verstreut Wird stundenlang und laut es hört sich an als wenn ein Düsenjäger landet und startet und die Gebläse mit dem man die Blätter weg bläst Stundenlang habe mich beim Mieterbund um HILFE gesucht aber ohne Erfolg . Und das alles in einer Lärmschutzzone ohne den Mieterbund hätten sie mich erst gar nicht angehört Wenn sich da was ändern würde? es fing mit den Flutlichtmast an der mich blendete sie haben ihn einmal Justiert sollten noch Scheuklappen angebracht werden da warte ich immer noch drauf. Durch Licht kann man auch krank werden. Danke.	Flutlichtmast des Sportplatzes blendet. Laubgebläse und Maschinen zum Streuen von Kunstdünger sind sehr laut.	Störungen durch blendendes Flutlicht ist kein Thema des Lärmaktionsplans. Auch Lärm von Sportplätzen einschließlich betrieblicher Geräusche (Platzpflege) wird in der Lärmaktionsplanung nicht behandelt. Unabhängig davon ist die Zumutbarkeit Lärmeinwirkung von Sportanlagen durch die Sportanlagenlärmschutzverordnung vom 18. Juli 1991 (BGBl. I S. 1588, 1790), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4644) geändert worden ist, geregelt. Die Hinweise zu störenden Licht- und Lärmbelastungen werden an die Bezirksregierung Düssel-

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		(Beschwerde aus 2019 liegt dem Bereich Umwelt vor)		dorf als zuständige Stelle weitergeleitet.
29	Eingabe per E-Mail am 08.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte auf die Lärmimmissionen an der Kleekampstraße durch den Autobahnverkehr der A2 hinweisen, auch wenn die Stadt Oberhausen keinen direkten Einfluss auf die Durchführung einer dringend notwendigen Lärmsanierung entlang der A2 dort hat. Der Lärm an der Unterführung der Kleekampstraße und in unmittelbarer Nähe ist unerträglich. Außerdem wurde im Stadtentwicklungskonzept 2020 darauf hingewiesen, dass dort Nutzungskonflikte zwischen gewerblicher Nutzung und angrenzender Wohnnutzung zu thematisieren seien. Der textlichen Niederschrift im Oberhausener STEK ist nicht zu entnehmen, ob dies im Zusammenhang mit zusätzlichen Lärmemissionen durch das dort ansässige Gewerbe zu sehen ist. Leider müssen die Anwohner an der Kleekampstraße noch weitere Lärmimmissionen ertragen, die bisher noch nicht thematisiert wurden. Die LKW und Mobilbagger der Baustoff-Recyclinganlage der STRABAG SE, die an der Fernewaldstraße liegt, emittieren permanent laute Piep-Töne beim Rückwärtsfahren (das Rückfahrsignal ist vorgeschrieben nach der BetrSichV), die intensiv in der Kleekampsiedlung, sowie auf Bottroper Seite - dort an der Hanielstraße - zu hören sind. Weil das Rückfahrsignal zur Vermeidung von Unfällen vorgeschrieben ist und die Signalgeber nicht deaktiviert werden dürfen, muss die STRABAG SE dafür sorgen, dass diese Geräusche vom Betriebsgelände nicht in das Wohngebiet emittiert werden. Die Pieptöne überlagern sogar noch den Grundsollpegel, der von der A2 ausgeht. Mit freundlichen Grüßen	Hinweis auf Lärmimmissionen an der Kleekampstr. durch die Autobahn A2. Weitere erhebliche Lärmeinwirkungen durch LKW und Mobilbagger der Baustoff-Recyclinganlage der STRABAG SE an der Fernewaldstraße. Die STRABAG SE muss dafür sorgen, dass diese Geräusche vom Betriebsgelände keine Beeinträchtigungen im Wohngebiet hervorrufen.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Kleekampstraße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßen geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich aber keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Bei den LKW und Mobilbagger der Baustoff-Recyclinganlage handelt es sich um gewerblichen Lärm, der nicht in der Lärmaktionsplanung behandelt wird. Unabhängig davon unterliegen Gewerbebetriebe der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm, die anlagenbezogene Lärmeinwirkungen regelt. Die Hinweise zu störenden Lärmbelastungen werden an die untere Immissionsschutzbehörde als zuständige Stelle weitergeleitet.
30	Eingabe per E-Mail am 09.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, mit viel Interesse habe ich den Artikel zum „Lärmaktionsplan 2022“ in der Zeitschrift „Oh!“ Das Stadtmagazin aus Oberhausen“ gelesen. Ich selbst bin Eigentümer einer Immobilie auf der Erzbergerstraße in 46145 Oberhausen. Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, handelt es sich bei der Erzbergerstr. um eine viel befahrene Hauptverkehrsstraße, in der die zulässige Höchstgeschwindigkeit zum Großteil 50 km/h beträgt. Die Belastung durch den Fahrzeuglärm ist für alle Anwohner enorm. Der Umstand,	Anordnung von Tempo 30 auf der Erzbergerstraße gewünscht. Tempo 30 würde den Lärm nicht nur für die Anwohner verringern, auch vulnerablen Personengruppen (Kleinkinder, Schüler, Menschen mit Behinderungen, Senioren),	Die ermittelten Lärmbelastungen an Wohngebäuden in der Erzbergerstraße liegen nicht durchgehend oberhalb der Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der dadurch im Vergleich mit anderen belasteten Straßen geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		dass die Erzbergerstr. zu beiden Fahrtrichtungen hin stark abschüssig ist, trägt dazu bei, dass viele Kraftfahrzeugführer über die 50 km/h hinaus beschleunigen und die Lärmbelastung sich dadurch nochmal vergrößert. Mit Wohlwollen haben meine Frau und ich wahrgenommen, dass auf der Kirchhellener Str., ebenfalls eine stark befahrene Hauptstraße im Oberhausener Norden, bereits eine 30er-Zone aufgrund der Lärmbelastung eingerichtet wurde. Unserer Ansicht nach, gleichen sich die Erzbergerstr. und die Kirchhellener Str. sowohl hinsichtlich der Verkehrsbelastung als auch hinsichtlich der dicht besiedelten Wohnflächen links und rechts der Straßen. Gleichwohl sind wir und auch die weiteren Anwohner der Erzbergerstr. der Ansicht, dass der Bedarf einer Einrichtung einer 30er-Zone auf der Erzbergerstr., auch und insbesondere aufgrund der beschriebenen Lärmbelastung, noch von größerer Not ist, als wie bereits auf der Kirchhellenerstr. geschehen. Diese Einschätzung beruht auf dem Umstand, dass sich an zahlreichen Stellen links und rechts der Erzbergerstr. diverse Einrichtungen vulnerabler Gruppen befinden. So befindet sich dort z.B. die Melanchthongrundschule. Zwar ist in diesem Bereich eine 30er-Zone eingerichtet, diese endet aber genau in dem Bereich, wo die Erzbergerstr. stark abschüssig verläuft und lädt dadurch wie oben beschrieben zahlreiche Fahrzeugführer zu einer Beschleunigung – oft auch über die 50 km/h hinaus – ein, was zu einer großen Lärmbelastung führt. Darüber hinaus befinden sich im Bereich der Erzbergerstr. zwei Kindergärten (Diana-Kindergarten und Kindergarten Alsbachtal), Altengerechte Wohnanlagen, sowie Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (Alsbachtal). So wurde erst in diesem Jahr direkt neben unserer Immobilie ein Wohnhaus für Menschen mit Behinderungen errichtet. Die Einrichtung einer 30er-Zone über die gesamte Erzbergerstr. hinweg, wäre aus vielerlei Hinsicht förderlich. Zum einen würden alle Anwohner von der dadurch entstehenden Lärmreduzierung profitieren und an Lebensqualität gewinnen. Zum anderen würde dies enorm zum Schutz der eben beschriebenen vulnerablen Personengruppen (Kleinkinder, Schüler, Menschen mit Behinderungen, Senioren) beitragen, die tagtäglich auf der Erzbergerstr.	für die Einrichtungen an der Erzbergerstraße eingerichtet sind, würden profitieren.	wurden. Die Anregungen zu Tempo 30 werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet. Ggf. ist die Anordnung von Tempo 30 an den genannten verkehrssensiblen Einrichtungen möglich.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		verkehren. Ich und sämtliche Anwohner sowie alle Personen die aufgrund verschiedener Anliegen auf der Erzbergerstr. verweilen, würden es sehr begrüßen, wenn das geschilderte Anliegen Berücksichtigung im Rahmen des Lärmaktionsplans 2022 der Stadt Oberhausen finden würde. Ich möchte mich unabhängig davon herzlich dafür bedanken, dass Sie eine solche Aktion ins Leben gerufen haben und damit den Bürgern der Stadt Oberhausen die Möglichkeit der Partizipation bieten. Über eine Rückmeldung bezüglich meines Anliegens würde ich mich sehr freuen. Freundliche Grüße		
31	Eingabe per E-Mail am 09.12.2021	Guten Tag, ich hoffe, ich bin hier überhaupt richtig. Ich möchte gerne anmerken, dass der Autoverkehr auf der Weierstr. sehr laut für anliegende direkte Häuser, aber auch für die anliegenden Straßen ist. (Ich wohne auf der Dammstr. 1b, also sehr nah zur Weierstr). Gerade in den Stoßzeiten morgens und nachmittags ist dort ein unglaublicher Verkehr. Mittlerweile ist dort der Verkehr auch auf Tempo 30 zwischen 22-5 Uhr begrenzt. Zusätzlich würde ich eine Begrenzung bei Regen vorschlagen, denn die Fahrbahn wird dadurch wirklich erheblich lauter. Als schwerwiegendere Alternative würde ich Tempo 30 von der Weseler Str. bis zum letzten Haus der Weierstr auf der rechten Seite (von der Weseler Straße aus) vorschlagen. Danach kommen nur noch Geschäfte, Tankstelle usw. Freundliche Grüße,	Verkehrsbedingte Lärmbelastungen durch Autoverkehr auf der Weierstraße. Einführung von Tempo 30 auch bei Regen oder als schwerwiegendere Alternative Tempo 30 von der Weseler Str. bis zum letzten Haus der Weierstr auf der rechten Seite (von der Weseler Straße aus) gewünscht.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Weierstraße liegen nur an einzelnen Gebäuden oberhalb der Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der dadurch im Vergleich mit anderen belasteten Straßen geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Die Anregungen zu Tempo 30 werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
32	Eingabe per E-Mail am 09.12.2021	Hallo Herr van den Akker, Es wäre schön wenn sie die Borkstr mit rein nehmen. Da dies ein Verkehrsberuhigter Bereich ist. Leider hält sich nicht jeder PKW Halter (WBO, DHL, UPS oder Ambulanter Pflegedienst) daran und rast hier durch.	Aufnahme der Borkstr. in den Lärmaktionsplan gewünscht.	Die Borkstraße liegt außerhalb des Kartierungsnetzes in einem verkehrsberuhigten Bereich. Lärmbelastungen sind im Rahmen der Lärmkartierung nicht festgestellt worden.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Dieses ist der Stadt Oberhausen bekannt. Lediglich wurde als Maßnahme Blitzerkontrollen Anfang des Jahres durchgeführt. Mittlerweile passiert leider nichts mehr. Ich danke Ihnen im Voraus und verbleibe Mit freundlichen Grüßen	Nach durchgeführten Blitzerkontrollen keine Maßnahmen mehr durchgeführt.	Für die Umsetzung der Verkehrsregelungen im verkehrsberuhigten Bereich ist der Bereich Recht zuständig. An diesen wird die Stellungnahme weitergeleitet.
33	Eingabe per E-Mail am 10.12.2021	Hallo, der Lärm und die Schadstoffbelastung auf der Brandenburgerstrasse sind enorm! Hauptstraße 50 km/h, trotz Auffahrt zur Trasse die ebenfalls durch die Geschwindigkeit oft nicht wahrgenommen wird. (Autos fahren oft auf die Trasse oder bremsen in der Kurve lautstark aufgrund der zu hohen Geschwindigkeit). Bahnstrecke ohne Lärmschutzwände am Volkspark. Straßenbahn Endhaltestelle direkt vor der Türe (Lärm durch Oberleitung und An / Abfahrt der Straßenbahn ! (Rütteln im Haus spürbar, große Lärmbelästigung)! Warum wurde die 30er Zone nicht weitergeführt bis zum Ende der Brandenburgerstraße, und endet am Markt bzw. Kindergarten (clemens)?! Mfg	Hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastungen auf der Brandenburger Straße. Lärm von der Bahnstrecke am Volkspark und auch von der Straßenbahn. Verlängerung der 30-er Zone bis zum Ende der Brandenburger Straße gewünscht.	Die Brandenburger Straße ist Maßnahmenbereich MB Nr. 34 der Lärmaktionsplanung 3. Runde. Bereits in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung war die Brandenburger Straße Maßnahmenbereich, die dort empfohlenen und bisher nicht umgesetzten Maßnahmen wurden fortgeschrieben. Dies sind ein Prüfauftrag zu einem Lkw-Nachfahrverbot und die Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt bei Erneuerungsbedarf der Fahrbahndecke. Die Verlängerung des Tempo 30-Bereichs wird als Anregung an die Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung als zuständige Stellen weitergeleitet. Die Hinweise zum Straßenbahnlärm werden an die STOAG weitergeleitet. Zum Schienenverkehrslärm: Das Planfeststellungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.2 der Schienenstrecke Emmerich – Oberhausen (ABS 46/2, „Betuwe-Strecke“) ist bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Innerhalb des Planfeststellungsverfahrens wird auch der Lärmschutz (Lärmschutzwände und passiver Schallschutz) entlang des Streckenabschnitts geregelt. Eine Umsetzung folgt erst nach Abschluss des Verfahrens im Rahmen der Ausbauarbeiten. Nach dem derzeitigen Stand des Verfahrens sind für den Bereich der Brandenburger Straße Lärmschutzwände mit einer Höhe von 5 Metern geplant. Zusätzlich wird es für einige Wohneinheiten passiven Schallschutz geben.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
34	Eingabe per E-Mail am 10.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, der Lärm- und teilweise Stickstoffbelastung durch die Autobahn A3 erreicht uns auch auf dem Hohen Ring Nähe Barbarakirche. Das Schlafen bei offenem Fenster ist sehr oft nicht möglich, insbesondere im Dachgeschoss. Außerdem ist die Stickstoffbelastung fast durchgängig sehr hoch. Die zeigt uns ein Luftfilter an, sobald wir die Terrassentür öffnen. Es ist kurzfristig dringend eine Geschwindigkeitsbegrenzung erforderlich, um die Lärmbelästigung einzudämmen. Der Hall von beschleunigenden Motorrädern und Hupen ist teilweise schlafraubend. Außerdem wäre dringend ein Lärmschutzwall erforderlich. Mit freundlichen Grüßen	Hohe Lärm- und teilweise Stickstoffbelastung durch die Autobahn A3. Kurzfristig ist dringend eine Geschwindigkeitsbegrenzung gewünscht. Zudem wäre ein Lärmschutzwall dringend erforderlich.	Die ermittelten Lärmbelastungen am Hohen Ring (Nähe Barbarakirche) resultieren aus der A 2 zw. Kreuz Oberhausen und OB-Königshardt. Sie liegen aber nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 / 55 dB(A). Der Bereich wird im Lärmaktionsplan daher nicht betrachtet. Für die Lärmsanierung entlang der Autobahnen ist grundsätzlich die Autobahn GmbH zuständig. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Die seit 2021 geltenden Auslösewerte liegen bei 64 / 54 dB(A). Der Hinweis zur Stickstoffdioxidbelastung wird an den Fachbereich ökologische Planung als zuständige Stelle zur Prüfung weitergeleitet.
35	Eingabe per E-Mail am 10.12.2021	Sehr geehrter Herr van den Akker, aufgrund eines Hinweises auf der Facebook Seite der Stadt habe ich mit Interesse die Darstellung des Lärmaktionsplanes auf der Webseite der Stadt gefunden. Da dort auf die Hinweismöglichkeit verwiesen wird, möchte ich diese noch nutzen. Mir ist bei der Durchsicht aufgefallen, dass recht akribisch die Bereiche Verkehrslärm in verschiedenen Formen und Gewerbelärm betrachtet werden. Ich kenne natürlich die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Betrachtung von Lärmquellen nicht, aber mir ist aufgefallen, dass sog. Freizeitlärm scheinbar völlig außer Betracht bleibt. So ist in meinem Wohnbereich die Lärmemission von Sportplätzen durchaus noch belastender als der Verkehrslärm. Ich vermute laienhaft, dass der Grund dafür die Außerachtlassung ist, dass dieser Lärm nicht so regelmäßig einwirkt wie Verkehrslärm und natürlich saisonalen Schwankungen unterworfen ist. Die Auslöse- und auch Grenzwerte werden aber durch solchen Lärm „locker“ überschritten und ich nehme an, dass dies in an anderen Wohngebieten mit Freizeitlärm nicht anders ist. Ich wollte in jedem Fall einmal auf diesen Aspekt hingewiesen ha-	Hinweis darauf, dass Freizeitlärm beim LAP außen vor gelassen wird. Im angesprochenen Wohnbereich ist die Belastung durch Sportplätze größer als der Verkehrslärm.	Sport- und Freizeitlärm wird in der Lärmaktionsplanung nach Umgebungslärmrichtlinie nicht behandelt, da in dieser der Schwerpunkt auf Verkehrslärm liegt. Unabhängig davon ist die Zumutbarkeit der Lärmeinwirkung von Sportanlagen durch die Sportanlagenlärmschutzverordnung vom 18. Juli 1991 (BGBl. I S. 1588, 1790), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4644) geändert worden ist, geregelt. Die Hinweise zu störenden Lärmbelastungen von den Hans-Wagner-Sportanlagen und dem Sportplatz am Friesenhügel werden an die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Stelle weitergeleitet.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		ben, auch wenn möglicherweise die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Berücksichtigung nicht gegeben sein sollten. Mit freundlichen Grüßen		
36	Eingabe per E-Mail am 10.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, wir wohnen in der Arminstraße in der 2. Etage, also über Bäumen und Mauern. Der nächtliche Schall der Fahrzeuge auf der Autobahn A42 ist so laut, dass mir ein Schlafen bei offenem Fenster ohne Ohrstöpsel nicht möglich ist. Und dass obwohl wir ein paar 100 m Weg von der A42 wohnen. Auf der anderen Seite des Hauses ist der Rangierbahnhof, auch dieser ist ab und an laut, vor allem jetzt, wo alle Bäume gefällt wurden. Mit freundlichen Grüßen	Nächtlicher Lärm durch Straßenverkehrslärm von der A42 und dem Rangierbahnhof auf der anderen Seite des Hauses.	Die Arminstraße liegt im Einflussbereich des Maßnahmenbereich MB 32 der A 42 der 3. Runde Lärmaktionsplanung und ist bereits in den Lärmaktionsplänen der 1. und 2. Stufe behandelt worden. Für Lärmschutzmaßnahmen entlang der Autobahnen ist die Autobahn GmbH zuständig. Die im Zuge des 2. LAP unter Vorbehalt vorgesehenen Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz wurden nicht umgesetzt und haben aktuell einen langfristigen Umsetzungszeitraum. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Die seit 2021 geltenden Auslösewerte liegen bei 64 / 54 dB(A). Da diese im Bereich der Arminstraße voraussichtlich überschritten sind wird sich die Stadt Oberhausen weiterhin für einen besseren Lärmschutz entlang der A 42 einsetzen.
37a	Eingabe per E-Mail am 11.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung möchten wir als Bündnis für den Erhalt des Sterkrader Waldes Anregungen und Hinweise zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 3. Runde (Ergänzung des Lärmaktionsplans 2017) abgeben. Die pdf-Datei mit unseren Anregungen und Hinweisen befindet sich im Anhang dieser Email. Können Sie uns bitte eine kurze Eingangsbestätigung geben? Danke! Mit freundlichen Grüßen	<i>Zu Kapitel 4.1.4 Lärmschutz und Lärmsanierung, Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Um- und Ausbaus AK Oberhausen (A2/A3/A516) sowie</i> <i>Zu Kapitel 6.1 Lärmminde- rung an Autobahnen</i> Lärmschutzmaßnahmen müssen schnell kommen unabhängig von den Ausbauplänen des Autobahnkreuzes. U.a. Geschwindigkeitsregelungen könnten sofort	Bis auf die Matzenbergstraße, die im Einflussbereich des Maßnahmenbereichs Nr. 19 an der A2 liegt, bestehen in den genannten Straßen und Bereichen keine Lärmbetroffenheiten, die die Aufnahme dieser in den Lärmaktionsplan bedingen würden. An einem Teil der genannten Straßen sind zwar die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 / 55 dB(A) nicht nur an einzelnen Gebäuden überschritten. Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßen geringeren Lärmbetroffenheit sind die Bereiche aber nicht als prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans eingestuft, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden.
37b	Eingabe per E-Mail am	Sehr geehrte Damen und Herren, bei der Aufzählung der Straßen zu Punkt 6.1 sind noch zu er-		

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
	12.12.2021	gängen: Krähenstrasse, Falkestrasse und Königshardter Straße. Die aktualisierte pdf-Datei erhalten Sie in Anhang dieser Email. Mit freundlichen Grüßen Die Themen und angesprochenen Bereiche der aktualisierten Stellungnahme sind in der rechts stehenden Spalte zusammenfassend aufgeführt. Die Anregungen und Hinweise zum Entwurf des Lärmaktionsplans Oberhausen 3. Runde (Ergänzung des Lärmaktionsplans 2017) liegen im Wortlaut beim Bereich Umwelt vor.	eine deutliche Reduktion der Lärmemissionen bewirken. Wir bitten Sie um die Aufnahme folgender Straßen in Ihre Planung für Lärmschutzmaßnahmen: Am Walde, Laubstraße, Jägerstraße, Erzbergerstraße, Hohe Straße, Matzenbergstraße (schon im LAP enthalten), Kirchhellenerstraße, Fernewaldstraße, Birkhahnstraße, Kleekampstraße Buchenweg, Kiesweg, Gabelstraße, Zum Steinacker, Eichsfeldstraße, Neukölnerstraße, Walsumermarkstraße, Eimersweg, Pfeilstraße, Starenweg, Zum Ravenhorst, Waldhuckstraße, Schmachtendorfer Straße, Eichendorffstraße, Krähenstraße, Falkestraße und Königshardter Straße.	Für Lärmschutzmaßnahmen entlang der Autobahnen ist die Autobahn GmbH bzw. für Geschwindigkeitsreduzierungen die Bezirksregierung Düsseldorf (Obere Straßenverkehrsbehörde) zuständig. Für Geschwindigkeitsreduzierungen bestehen hierbei mit dem § 45 StVO besondere Anforderungen. Da entsprechend der angewandten Kriterien der Stadt Oberhausen bis auf den Bereich Matzenbergstraße keine Maßnahmenbereiche entlang der thematisierten Abschnitte der Autobahnen A 2 und A 3 definiert wurden, besteht keine Einflussmöglichkeit der Stadt Oberhausen auf vorgezogene Maßnahmen zum Um- und Ausbau des AK Oberhausen. Die Hinweise werden an die Autobahn GmbH und die obere Straßenverkehrsbehörde als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
38	Eingabe per E-Mail am 11.12.2021	Hallo Hr. van den Akker, da Sie ja so nett aufgefordert haben eventuelle Missstände bezgl. des Straßenlärms melden, möchte ich das hiermit tun. Ich bewohne als Eigentümerin das Haus Holtener Str. und der Straßenlärm ist unerträglich und wird immer schlimmer. Da bringt es nichts, sich auf Bäumchen oder das Aufbringen eines Flüsterasphalts zu berufen, was vor einigen Jahren gemacht wurde. Der Verkehr hier hat stark zugenommen und es ist nachts eine Katastrophe, wie hier geheizt und somit der Schlaf schlechter wird. Ich erwarte von meiner Stadt diesbezüglich Hilfe und keine Ausreden oder ein Ausruhen auf vor Jahren geschehenen, nicht wirksamen Lärmschutz. Die Tatsache, dass die Holtener Straße angeblich dem Land unterliegt und Sie sich darauf berufen, hilft hier auch nicht weiter. Ich erwarte von Ihnen, dass Sie sich der	Hohe Lärmbelastungen durch Straßenverkehr in der Holtener Straße - durch steigende Verkehrsbelastungen trotz durchgeführter Maßnahmen. Anordnung von Tempo 30 im Nachtzeitraum gewünscht.	Die Holtener Straße ist Maßnahmenbereich Nr. 26 der 3. Runde Lärmaktionsplanung. Bereits im LAP 2. Stufe war die Holtener Straße Maßnahmenbereich. Die dort empfohlenen, bisher nicht umgesetzten Maßnahmen wurden fortgeschrieben. Die Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt zwischen Postweg und Weierstraße ist im Rahmen des Straßenbauprogramms kurzfristig umsetzbar. Der Einbau eines lärmmindernden Asphalts ist mit einer Lärminderung von 3 dB(A) verbunden, dies entspricht in etwa auch der Wirkung von Tempo 30. Südlich des Postwegs ist aktuell keine weitere Maßnahme vorgesehen, da hier bereits in der

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Sache annehmen und versuchen uns Anwohner zu entlasten, um gesundheitliche Schäden, die daraus resultieren können, zu vermeiden. Als Anregung wäre eine 30er Zone von abends bis morgens sehr hilfreich, wie man es jetzt auch auf vielen anderen vergleichbaren Hauptstraßen hat. Man hat hier als Anwohner im Hinblick darauf, wirklich den Eindruck, dass die Holtener Straße eine "heilige Kuh" ist, deren Status unantastbar ist, unabhängig davon, ob es ein Wohn- oder Gewerbegebiet ist. Man fühlt sich hier regelrecht "im Stich gelassen" und fühlt sich zweitklassig. Das kann so nicht bleiben und ich hoffe sehr, auch im Namen vieler Anwohner, dass Sie sich dem annehmen, denn Umzug ist für mich und andere keine Option. Mit hoffnungsvollen Grüßen		Vergangenheit im Rahmen der Lärmvorsorge in der Folge des Straßenausbaus passiver Schallschutz umgesetzt wurde.
39	Eingabe per E-Mail am 11.12.2021	Sehr geehrter Damen und Herren, Ich wollte gerne einen Hinweis für den Lärmaktionsplan 2022 geben. Es geht um die Diensts Trasse in Oberhausen-Biefang. Einerseits die direkte Nähe an der A3 aber vor allem hat der PKW-Verkehr massiv zugenommen und dadurch auch die Lärmbelastung. Die Straße wird wohl als Abkürzungstrecke benutzt nach Oberhausen Holten. Da der Asphalt sehr alt und „grob“ ist hat man ein lautes Abrollgeräusch der Reifen. Die Straße ist für LKW schon gesperrt. Wäre es eine Option dies zu überprüfen, ob man die Dienstrasse als komplette "Anlieger frei" Straße inkl. PKW/LKW Durchfahrtsverbot ändern könnte? Eine Umleitung wäre durch die großen Hauptstraßen Beerenstrasse - Marktgrafenstrasse - Biefangstrasse - Weidenstrasse und Königstrasse gegeben. Diese wurde auch bis vor einem halben Jahr, von dem überwiegenden Teil der PKW-Fahrer auch benutzt, bis zum großen Umbau an der Königstrasse im Bereich der Autobahn ab/zufahrten. Vielleicht könnten Sie dies überprüfen? Ob man dadurch den Verkehr wieder in den „richtigen“ Verkehrsfluss bekommen kann. Mit freundlichen Grüßen	Erhebliche Zunahme des Verkehrs in der Dienststraße, da diese häufig als Abkürzung genutzt wird. Prüfung einer Sperrung der Straße für Durchfahrtsverkehr ("Anlieger frei").	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Dienststraße liegen zwar an einzelnen Gebäuden über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßen geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich aber keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Der Hinweis auf Zunahmen des Verkehrs sowie der Wunsch nach einer Sperrung der Straße werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
40	Eingabe per E-Mail am 11.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr gerne nehme ich den Aufruf zur Beteiligung wahr. Vielleicht finde ich endlich Gehör für unser "Lärmproblem"!!!! Seit die Glas-und Papiercontainer am Nordfriedhof Königshardt/Erzberger Straße aufgestellt wurden, ist es nämlich mit der Ruhe vorbei. Da ja nunmehr auch die "ruhigen Gebiete", zu denen auch sicherlich unser Stadtteil Königshardt zählt, berücksichtigt werden sollen, innerhalb derer nunmehr die Zunahme von Umgebungslärm verhindert werden soll, mache ich darauf aufmerksam! Seit vielen Jahren müssen wir jeden Morgen (montags bis samstags, manchmal auch an Sonn-und Feiertagen) die Belästigung durch den Lärm der Containerleerung ertragen. Samstags geschieht das schon mal um 7.15 Uhr !!! An Auschlafen ist da nicht zu denken, im Gegenteil, wenn die Glascontainerleerung erfolgt und die Flaschen "gefühl" aus 2-3 Metern Höhe in den leeren LKW fallen, steht man schon mal senkrecht im Bett vor Schreck!! Ebenso ist die Papiercontainerleerung ein "Ohrenschmaus" der besonderen Art. Es reicht nicht aus, dass der Container öffnet und seinen Inhalt in den LKW ergießt, n e i n , es wird der Deckel des Containers noch 2-3 mal auf und zu geklappt,(geknallt) damit auch das letzte Fitzelchen Papier herausfällt. Dieser knallende Lärm ist unerträglich!!! Ich hatte vor vielen Jahren schon einmal ein Gespräch mit Herrn Ulrich Real, der mir zur Antwort gab: Dies sei nun mal Alltagslärm, da könne man nichts machen. Der Tag beginne eben morgens um acht. Ich machte auch schon mal den Vorschlag, ob die Container nicht weiter nach hinten von der Straße weg aufgestellt werden könnten. Das ginge aber nicht, weil wohl diese Fläche nicht dafür genutzt werden dürfe. Auf meinen Einwand hin, dass ich es außerdem pietätlos finde, wenn sich eine Trauergruppe auf dem Parkplatz einfindet, um sich auf die Beerdigung vorzubereiten, und im Hintergrund die	Erheblicher Lärm durch Containerleerung und Laubbläser im Bereich Nordfriedhof Königshardt / Erzberger Straße	Lärm durch Containerleerung und von Laubbläsern wird in der Lärmaktionsplanung nicht behandelt. Unabhängig davon ist die Vermeidung unnötiger Lärmbelastungen sinnvoll und sollte durch die öffentliche Verwaltung unterstützt werden. Die Hinweise zu den störenden Lärmbelastungen werden an die Abfallberatung und an den Bereich öffentliche Ordnung als zuständige Stellen weitergeleitet.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Container knallen, wurde mir geantwortet, das ist nun mal der gewöhnliche Alltag. Da wir schon durch die nahe Autobahn A2/A3 mehr Lärm ausgesetzt sind, als nötig, empfinden wir die Lärmbelästigung durch die Container als unmenschlich. Des Weiteren gibt es noch eine Lärmquelle direkt am Nordfriedhof. Es ist jedes Jahr das gleiche Prozedere", spätestens Ende Oktober vom ohrenbetäubenden Lärm des Laubsaugers gegen 7.00 Uhr morgens geweckt zu werden. Diese Geräuschkulisse begleitet einen dann schon mal bis zum späten Mittag. Unermüdlich wird der Laubsauger immer und immer wieder "angeworfen"! Auf meinen Vorschlag, 2-3 kräftige Herren mit Rechen und Harken auszustatten, und dies mit reiner Muskelkraft zu erledigen, wurde ich ziemlich belächelt. Dafür gehen die Herren wohl lieber ins Fitness-Studio hat es den Anschein. Vielleicht macht man sich "bei der Stadt" auch mal die Mühe, unsere "Lärmquellen" in Augenschein zu nehmen. Mit der Hoffnung, auf offene Ohren gestoßen zu sein, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen Monika Klaas		
41	Eingabe per E-Mail am 12.12.2021	Anliegen Ebertstraße (Teilstück zwischen der Tannenbergstrasse und der Mülheimer Str.) Sehr geehrte Damen und Herren, seit mehreren Jahren nimmt der Verkehr auf der Ebertstrasse extrem zu. Mittlerweile fahren in 5-7 Minutentackt 3,5t bis teilweise 7,5t LKW durch die Straße, jeweils von der Mülheimer Str. und der Buschhausener Straße. Dieser Verkehr selbst, mit den LKW beginnt in der Woche teilweise schon um 4:20 Uhr und beruhigt sich erst langsam gegen 21:30Uhr. Es werden oft die Ampel Fußgänger Übergänge von LKW und PKW Fahrer nachmittags zugefahren und Fußgänger müssen sich durch die Autos schlängeln. Um als Anwohner auch mal die Parks zu genießen oder sich im freien am Ebertbad zu	Extreme Zunahme des Kfz-Verkehrs (insbesondere LKW) auf der Ebertstraße. Hohe Belastungen von 04:20 - 21:30 Uhr.	Die Ebertstraße zwischen Tannenbergstraße und Mülheimer Straße ist im Lärmaktionsplan der 3. Runde erstmalig als Maßnahmenbereich (Nr. 30) aufgenommen worden. Damit wird der erhöhten Verkehrsbelastung und der damit gestiegenen Lärmbelastung Rechnung getragen.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		unterhalten ist in der Ebertstrasse, in diesem Bereich mittlerweile, durch die LKW Flut keine Ruhe zu finden, im Gegenteil, mittlerweile Böllern die Leute die vor dem Cafe sitzen um sich zu verständigen. Was wiederum ärgerlich für Anwohner ist. Man kann kaum noch das Fenster öffnen ohne entweder an LKW Abgasen zu ersticken oder es ist so Laut das kein normales Gespräch in Wohnräumen mit offenen Fenster möglich ist. Wie man unschwer erkennen kann, hat das Lärmpotential extrem zugenommen und führt zur Belastung. Im diesen Teilabschnitt befinden sich auch ein Altenheim und ein Kindergarten in dem die Kinder oft über die besagte Ampel gehen um ein Tagesausflug zu machen. Daher bitte ich darum etwas zu unternehmen. Verbesserungsvorschlag: - 30 Zone in der Ebertstraße (Teilstück) - Flüsterasphalt (Wurde schon in einigen Straßen gemacht und bringt eine extreme Erleichterung) - Umleitung der LKW's ab der Duisburger Straße Richtung Mülheimer. - Durchfahrtsverbot für LKW's. Mit freundlichen Grüßen	Verbesserungsvorschläge: - Tempo 30 in der Ebertstr.(Teilstück) - Flüsterasphalt - Umleitung der LKW's ab der Duisburger Straße Richtung Mülheimer. - Durchfahrtsverbot für LKW's.	Als Maßnahme ist eine Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt vorgesehen, die aber aufgrund des Vorrangs stärker belasteter Straßen nicht kurzfristig umsetzbar ist. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wurde ebenfalls diskutiert, aufgrund der hohen Bedeutung der Straße für den ÖPNV aber nicht weiter verfolgt. Auch ein Lkw-Durchfahrtsverbot wurde geprüft, aber aufgrund des geringen SV-Anteils und unter Berücksichtigung der verlagerbaren Verkehre nicht weiter verfolgt.
42	Eingabe per E-Mail am 12.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, als Anlage unser Einspruch zum Lärmaktionsplan. Mit freundlichen Grüßen Renate und Ulrich Lütke Themen des Einspruchs siehe nächste Spalte Der Einspruch im Wortlaut liegt beim Bereich Umwelt vor.	- Aufnahme des Bereichs Essener Straße, Hausmannsfeld - Stadtgrenze Essen in den Lärmaktionsplan gefordert - Veränderungen ggü. dem LAP 2010 nicht nachvollziehbar - Einspruch gegen die Verlängerung der Straßenbahn 105 und der damit verbundenen Maßnahmen - Wunsch nach Lösung für die Problematik parkender LKW - Hinweis auf zusätzlichen	Der Bereich der Essener Straße zw. Hausmannsfeld und Stadtgrenze ist kein Maßnahmenbereich der 3. Runde Lärmaktionsplan, da in diesem die Lärmbetroffenheit, dargestellt als LKZ (siehe (für den L_{DEN}) Karte 11) unterhalb des im Lärmaktionsplan definierten Kriteriums für Maßnahmenbereiche liegt. Westlich der Straße Hausmannsfeld liegt die LKZ höher, da hier die Lärmpegel höher sind. Die weiteren Hinweise zur Straßenbahn 105, zu den parkenden LKW und dem zusätzlichen Lärm werden an die Verkehrsplanung und den Bereich öffentliche Ordnung als zuständige Stellen weitergeleitet.

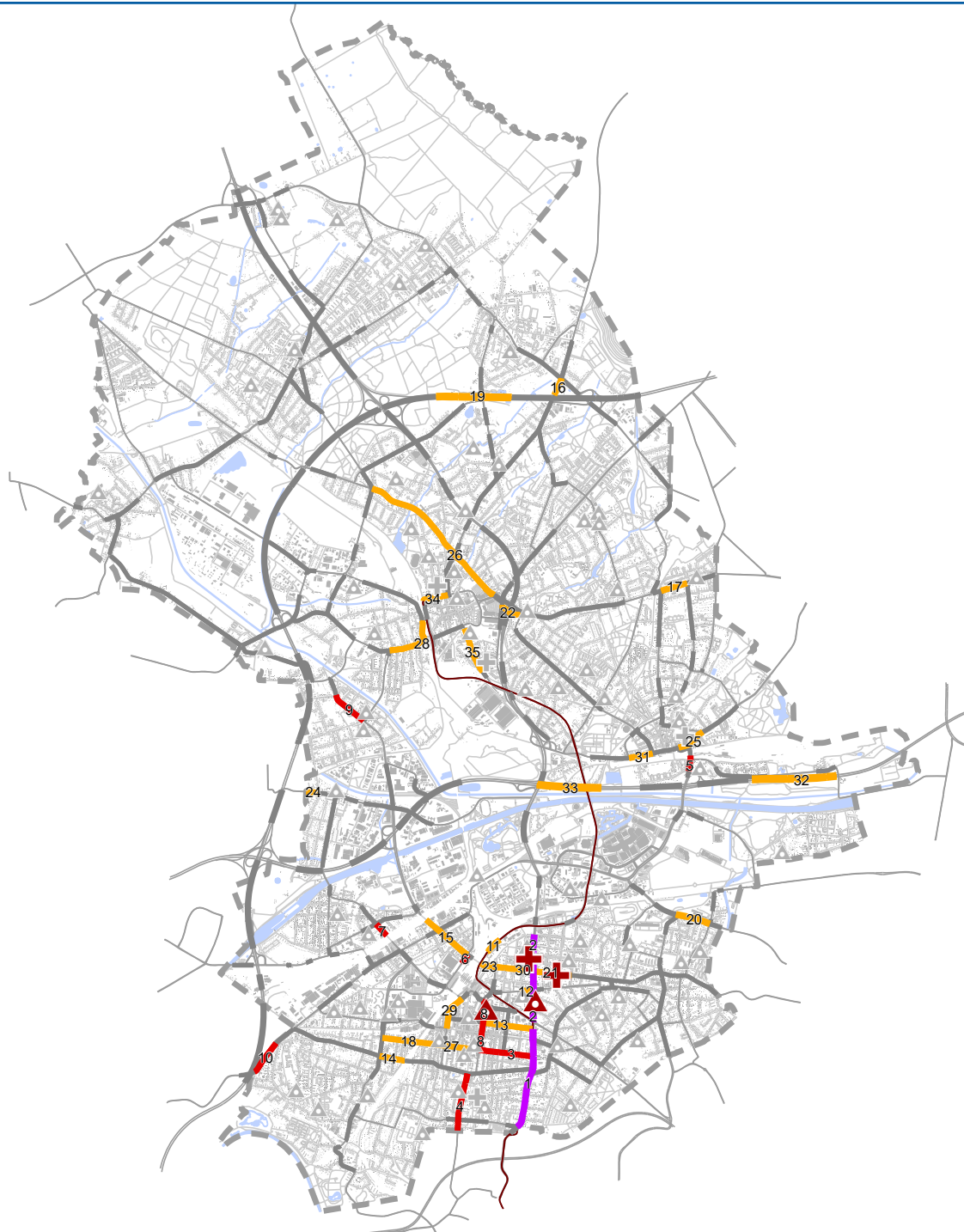
Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
			Lärm wie (Gewehrschüsse) in der Jagdsaison, Disco-Musik und rasende Autos mit Disco-Musik	
43	Eingabe per E-Mail am 12.12.2021	Sehr geehrter Herr Sascha van den Akker , Aus der lokalen Presse haben wir vernommen , dass der Lärmaktionsplan 2022 der Stadt Oberhausen bis zum 13.12.2021 ausliegt oder online eingesehen werden kann Unsere postalische Adresse lautet Kleekampstr. Unser Grundstück ist unmittelbar umgeben von Straßen / Gebieten ,die wir in anderen Massnahmenbereichen wiederfinden Fernewaldstr BAB 2 Gewerbegebiete Autobahnauffahrt Königshardt und unsere Sorge ist dass wir auf diese Weise keine Beachtung finden weil wir in keinem Massnahmenbereich unsere Belange einbringen können Die Kleekampstr mündet in die Fernewaldstr. ein. Dieser Abschnitt muss nachts den Schwerlastverkehr der örtlichen Speditionsfirmen sowie den LKW Verkehr der Fahrzeuge die nachts die BAB verlassen um die Ruhezeiten einzuhalten aufnehmen. Wir bitten um Bestätigung des Eingangs dieser Mail und verbleiben mit freundlichen Grüßen	Kleekampstraße soll - wie die umliegenden Straßen - auch im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden. Lärmbelastungen (insbesondere nachts) durch Schwerlastverkehr.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Kleekampstraße liegen zwar über den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Aufgrund der im Vergleich mit anderen belasteten Straßen geringeren Lärmbetroffenheit ist der genannte Bereich aber keiner der prioritären Maßnahmenbereiche des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Der Hinweis zu überhöhten Schwerlastverkehren wird an die Verkehrsplanung zur Überprüfung weitergeleitet. Änderungen können bereits im Zuge der sich bereits 2022 wiederholenden Lärmkartierung übernommen werden.
44	Eingabe per E-Mail am 12.12.2021	Liebe Damen und Herren, Als Ergänzung zu unseren bisherigen Vorschlägen für eine moderne, auf den Menschen ausgerichtete Verkehrsgestaltung, senden wir Ihnen anbei unsere Maßnahmen für den Lärmaktionsplan 2022. - Übergreifende Maßnahmen Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet zur Lärmreduzierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes. - Schneller Ausbau durchgehender und miteinander ver-	Übergreifenden Maßnahmen (Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet, Fahrradschutzstreifen, Grüne Welle für Radfahrer, mehr Geschwindigkeits- und Lärmmessungen) sowie schwerpunktbezogenen Maßnahmen (Motorradfahrverbote zu bestimmten Zeiten auf Hauptausflugsstrecken) und stra-	Die Vorschläge zu übergreifenden Maßnahmen und schwerpunktbezogenen Maßnahmen adressieren die Strategien zur Lärminderung, die sich nicht auf die herausgearbeiteten Schwerpunkte, die Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung beziehen. Die Strategien stehen im Kontext mit der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung in der Stadt Oberhausen. Hier ist insbesondere das in Aufstellung befindliche Mobilitätskonzept und das Radverkehrskonzept zu nennen. Tempo 30 ist eine der häufigsten Maßnahmen zur

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		bundener Fahrradschutzstreifen mit durchgezogener Linie, um den Verkehrsraum gerechter und sicherer aufzuteilen. Der Flickenteppich mit Wechseln zwischen Straße und engem Gehweg wie z.B. auf dem Höhenweg muss geschlossen werden. Durch die Verlangsamung des motorisierten Verkehrs wird natürlich auch eine Lärmreduzierung erreicht. 3. Grüne Welle für die Radfahrer, dafür dauerhaft rot für Autos und grün nur nach Anforderung durch dieselben (s. z.B. Karlsruhe und Utrecht). 4. Mehr Geschwindigkeits- und Lärmmessungen. 2. Schwerpunktbezogene Maßnahmen 1. Um dem stark gestiegenen Motorradverkehr sowie den immer lauter werdenden Maschinen entgegen zu wirken: Motorradfahrverbote Montags bis Freitags ab 17:00h und ganztags an Wochenenden und Feiertagen, mindestens auf den Hauptausflugsstrecken, z.B. Kirchhellener Straße, Höhenweg, Franzosenstraße, Neukölner Straße, Lickumstraße. 3. Straßenbezogene Maßnahmen 1. Durchfahrtsverbot für LKW größer 3,5t auf Neukölner Straße/Lickumstraße. Stattdessen Führung über Gabelstraße/Hünenbergstraße/Höhenweg, da auf dieser Strecke deutlich weniger Anwohner betroffen sind. Wir freuen uns auf Ihr Feedback und wünschen Ihnen einen schönen dritten Advent. Liebe Grüße	ßenbezogene Maßnahmen (Durchfahrtsverbot für LKW größer 3,5t auf Neukölner Straße/Lickumstraße) gewünscht.	Lärminderung. Einer gesamtstädtischen Tempo 30 - Regelung steht aktuell die geltende Verordnungslage entgegen, die als innerörtliche Regelungsgeschwindigkeit 50 km/h vorsieht. Geschwindigkeiten darunter sind im Einzelfall zu prüfen. Dies erfolgt im Lärmaktionsplan für die definierten Maßnahmenbereiche. Das Thema Motorradlärm ist bisher nicht in der Lärmaktionsplanung aufgegriffen worden, da hierfür eine Datengrundlage fehlt. Vor möglichen Fahrverboten wäre diese - z.B. anhand von entsprechenden Zählungen - herzustellen. Die ermittelten Lärmbelastungen in der Neukölner Straße / Lickumstraße liegen nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Daher wird die Neukölner Straße / Lickumstraße im Lärmaktionsplan nicht betrachtet. Die konkreten Vorschläge für die straßenbezogenen Maßnahmen sind vor diesem Hintergrund nicht zu bewerten. Sie werden an die untere Straßenverkehrsbehörde und die Verkehrsplanung als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.
45	Eingabe per E-Mail am 12.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, wir sind wohnhaft in Oberhausen Dellwig auf der Quellstrasse und mussten im Laufe der Jahre eine immer höhere Lärmbelastung durch den Verkehr auf der A42 feststellen. Angefangen hat die Steigerung der Lärmbelastung durch die rigide Abholzung der Platanen am Rhein- Herne Kanal an diesem Autobahnabschnitt vor vielen Jahren. Die Bauarbeiten hinter der Emscher tragen neuerdings dazu bei, dass nahezu keinerlei Schutz durch natürlichen Grünbewuchs gegeben ist.	Stetig wachsende Lärmbelastung durch A42. Fehlende Lärmschutzwand entlang des Bereichs Oberhausen-Essen Dellwig.	Die ermittelten Lärmbelastungen in der Quellstraße in Oberhausen Dellwig liegen nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Daher wird dieser Bereich im Lärmaktionsplan nicht betrachtet. Es liegen damit keine Grundlagen für die Forderung nach möglichen Lärmschutzmaßnahmen an der A 42 vor, für die die Autobahn GmbH zuständig ist. Die Hinweise werden dennoch an die Autobahn

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		Es gibt entlang der A42 wenige Abschnitte ohne Lärmschutzwende. Warum ausgerechnet der Bereich entlang von Oberhausen-Essen Dellwig ausgespart wurde ist uns ein Rätsel. Durch den immer stärker anwachsenden Verkehr und an vielen Tagen begünstigt durch einen Wind aus Richtung der A42 ist die Lautstärke nahezu unerträglich geworden, was einem selbstverständlich vor allem in Sommernächten bei geöffnetem Fenster den Schlaf raubt. Gerne laden wir Sie zu einer Lautstärkenmessung ein. Wir danken Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und würden uns freuen wenn unsere Anregung auf offene Ohren stößt und somit Berücksichtigung findet. Ich wünsche Ihnen viel Erfolg bei der Auswertung und Planung des Vorhabens. Bleiben Sie gesund Mit freundlichen Grüßen		GmbH als zuständige Stelle zur Prüfung im Rahmen der Lärmsanierung weitergeleitet.
46	per E-Mail am 13.12.2021	Sehr geehrter Herr van den Akker, sehr geehrte Damen und Herren, wie mit Herrn van den Akker besprochen, anliegend unsere Anregungen zum Lärmaktionsplan. Wie dringlich das Thema Lärm von der A3 - und hier gerade der "offene" Bereich ohne Lärmschutz zwischen der Weseler Straße und der Ruhrchemie - bei uns in der Nachbarschaft angesehen wird, ergibt sich aus der Bewohnerliste, die die Anregungen ausdrücklich unterstützen und weiter informiert werden wollen. Zudem werden wir das Thema Lärm von der A3 weiter engagiert verfolgen und die Bewohnerschaft sensibilisieren. Wir hoffen, dass sich zukünftig durch entsprechende Maßnahmen auch hier bei uns die Lebensqualität erhöht. Bitte bestätigen Sie mir den Eingang der Anregungen. Mit freundlichen Grüßen Anhang mit Darlegung der Situation und Forderung nach Auf-	Erhebliche Lärmbelastungen, ausgehend von der A3. Prüfung und Aufnahme von Maßnahmen in den Lärmaktionsplan gewünscht: - aktiver Schallschutz - Erhebung/Messung der Schallimmissionen - Einwirkung der Stadt OB auf die Autobahn GmbH für eine schalltechnische Neuberechnung - passiver Schallschutz - Flüsterasphalt - sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h - kontinuierliches Monitoring	Die im Zuge der Lärmkartierung nach den vorgeschriebenen Berechnungsverfahren ermittelten Lärmbelastungen in den genannten Straßen liegen bis auf die Weseler Straße nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Auch in der Weseler Straße ist im Vergleich mit anderen belasteten Straßen die Lärmbetroffenheit gering, daher ist keiner der genannten Bereiche prioritärer Maßnahmenbereich des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Es liegen damit keine Grundlagen für die Forderung nach möglichen Lärmschutzmaßnahmen an der A 3 vor, für die die Autobahn GmbH zuständig ist. Auch eine Aufnahme des Sachverhalts in den aktuellen Lärmaktionsplan kann nach erfolgter Prüfung der entsprechend der Kartierung zugrundeliegenden Lärmbelastungen nicht erfolgen.

Nr.	Informationen	Inhalt der Stellungnahme	Anregungen / Hinweise	Stellungnahme Stadt Oberhausen
		nahme der rechts zusammengefassten Maßnahmen in den Lärmaktionsplan 2022 sowie Benennung von 57 Unterstützern aus folgenden Straßen: Sternstraße, Handbachstraße, Frankenstraße, Neustraße, Kirchhofstraße, Franzstraße, Martinstraße, Neustraße, Beeckstraße, Kirchhoffstraße, Vandalenstraße. Die Anregungen im Wortlaut liegen beim Bereich Umwelt vor.	und Erhebung von echten Lärmdaten - Erfassung von typischen Krankheitsmustern im Wohnumfeld	Der Sachverhalt wird unabhängig davon an die Autobahn GmbH weitergeleitet mit der Bitte um Prüfung.
47	Eingabe per E-Mail am 13.12.2021	Sehr geehrte Damen und Herren, die Presseberichterstattung über den Lärmaktionsplan habe ich mit Interesse gelesen. Als Ergänzung zu den bisherigen Inhalten des Plans bitte ich Sie die folgende Maßnahme in den Plan mit aufzunehmen: Verkehrsberuhigung Sterkrader Str., 46117 Oberhausen, ab Einmündung Berliner Str. bis zur Einmündung Zweigstr. durch Reduzierung der erlaubten Fahrgeschwindigkeit von bisher 50km/h auf zukünftig 30 km/h Fahrgeschwindigkeit aller Kfz. Begründung: Das Verkehrsaufkommen hat in den vergangenen Jahren auf der Sterkrader Str. in dem vorgenannten Abschnitt stark zugenommen, insbesondere der LKW-Verkehr, der die Fa. MAN-Turbo Solutions anfährt. Bei normaler Geschwindigkeit von 50 km/h schlagen die Auflieger u.a. der LKW beim Überfahren der Asphaltflächen ehemaliger Kanalaussschachtungen wegen der Unebenheit dieser auf der Sterkrader Straße auf und verursachen dadurch starken Lärm. Alternative Maßnahme: Begradigung der betreffenden Asphaltflächen vor den Gebäuden Sterkrader Str., o.g. Abschnitt, ehemalige Ausschachtungsflächen für die betreffenden Kanalhausanschlüsse, in der Weise, dass ein Aufschlagen der LKW-Auflieger nicht mehr stattfindet und es somit erheblich ruhiger wird. Vielen Dank im Voraus für Ihre Bemühungen! Mit freundlichen Grüßen	Verkehrsberuhigung Sterkrader Str. zwischen Berliner Str. und Zweigstr. : Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Alternative Maßnahme: Fahrbahnsanierung / „Begradigung“ der Asphaltflächen	Die im Zuge der Lärmkartierung nach den vorgeschriebenen Berechnungsverfahren ermittelten Lärmbelastungen in der Sterkrader Str. zwischen Berliner Str. und Zweigstr. liegen bis auf einzelne Gebäude nicht oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A). Damit ist in diesem Abschnitt der Sterkrader Straße im Vergleich mit anderen belasteten Straßen die Lärmbetroffenheit gering, der Abschnitt ist keiner der genannten Bereiche prioritärer Maßnahmenbereich des aktuellen Lärmaktionsplans, für die Maßnahmen entwickelt bzw. fortgeschrieben wurden. Die Anregungen zu Tempo 30 und zur alternativ vorgeschlagenen Maßnahme Fahrbahnsanierung werden unabhängig davon an die untere Straßenverkehrsbehörde, die Verkehrsplanung sowie den Straßen- und Kanalbau als zuständige Stellen zur Prüfung weitergeleitet.

Anlage 2: Maßnahmenbereiche Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm



Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan 3. Stufe

Karte 13

Maßnahmenbereiche Straßen- und Straßenbahnverkehrslärm mit Prioritäten

Prioritäten

- 1. Priorität
- 2. Priorität
- 3. Priorität

Nummer Maßnahmenbereich

weitere lärmbelastete Bereiche

Belastete lärmsensible Einrichtungen

- Schule
- Krankenhaus

Emittenten

- Kartierungsnetz Straße
- Kartierungsnetz Straßenbahn

Datengrundlage

Lärmkartierung 3. Stufe Stadt Oberhausen 2021

Ergänzende Kartengrundlagen

Stadtgrenze Stadt Oberhausen 2013,
Netzgeometrien OpenStreetMap 2015

Stand Juli 2021



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Anlage 3: Maßnahmenliste Straßen- und Straßenbahnverkehr

Nr.	Priorität	Straße und Abschnitt	Geschwindigkeitsreduzierung (Prüfaufträge)	Lkw-Nachtfahrverbot (Fortschreibung Prüfaufträge LAP 2.Stufe)	Straßenraumorganisation und Gestaltung (Prüfaufträge)	Fahrbahnsanierung	weitere Maßnahmen
1	1	B223 (Mülheimer Straße), Helmholtzstraße - Landwehr			Begrünung des Straßenraums (Fortschreibung LAP 2. Stufe)	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt von Danziger Straße (Straßenbauprogramm, kurzfristig)	Einsatz von lärmreduzierten Straßenbahnen (weitere Umsetzung)
2	1	B223 (Mülheimer Straße), Tannenbergsstraße - Danziger Straße					Machbarkeitsstudie Verkehrsreduzierung Mülheimer Straße (in Bearbeitung); Langfristig: Modal Split Veränderung
3	2	Hermann-Albertz-Straße, Mülheimer Straße - Wörthstrasse					
4	2	Lothringer Straße, Grenzstraße - Stadtgrenze				Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm, langfristig)	
5	2	L450 (Osterfelder Straße), Cheruskerstraße - Waghalsstraße				Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (bei Brückensanierung der Bahn, nicht vor 2030)	
6	2	L215 (Hansastraße), Concordiastraße - Buschhausener Straße		Lkw-Nachtfahrverbot			
7	2	K19 (Wilmsstraße), Bahnbrücke - Wunderstraße				Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm, langfristig)	
8	2	Havensteinstraße/Wörthstraße/Christian Steger Straße, Gerichtstraße - Hermann-Albertz-Straße		Lkw-Nachtfahrverbot		Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Marktstraße bis Gerichtstraße) (Straßenbauprogramm, kurzfristig)	
9	2	L215 (Friesenstraße), Mecklenburger Straße - Lanterstraße			Begrünung des Straßenraums (Fortschreibung LAP 2. Stufe)	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm kurzfristig)	
10	2	L452 (Obermeiderichstraße), Oberhauser Straße - Blettgensweg	Tempo 30 ganztags (Fortschreibung LAP 2. Stufe, Abstimmung mit der Stadt DU läuft)	Lkw-Nachtfahrverbot (Abstimmung mit der Stadt DU läuft)		Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (langfristig in Abstimmung mit Stadt DU)	
11	3	ÖPNV-Trasse Höhe Rossaintstraße					Aktiver Lärmschutz der DB Netz AG: Lärmschutzwand mit 3m Höhe, Realisierungszeitraum 2024; Sukzessive Elektrifizierung der Busflotte der STOAG; Einsatz lärmreduzierter Straßenbahnfahrzeuge auf der Linie 112

Anlage 3: Maßnahmenliste Straßen- und Straßenbahnverkehr

Nr.	Priorität	Straße und Abschnitt	Geschwindigkeitsreduzierung (Prüfaufträge)	Lkw-Nachtfahrverbot (Fortschreibung Prüfaufträge LAP 2.Stufe)	Straßenraumorganisation und Gestaltung (Prüfaufträge)	Fahrbahnsanierung	weitere Maßnahmen
12	3	Schwartzstraße, Mülheimer Straße - Elsa-Brandström-Straße			Neumarkierung zw. Mülheimer Str. und Henri-Dumant-Weg; Prüfung der Anlage von Busspur und / oder Radfahrstreifen und von Baumstandorten im ggf. verbreiterten Parkstreifen auf der Nordseite	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (von Mülheimer Straße bis Tannenbergsstraße, Straßenbauprogramm kurzfristig)	
13	3	Helmholtzstraße, von Havensteinstraße bis Mülheimer Straße	Tempo 30 ganztags bei erfolgter Busbeschleunigung		Straßenräumliche Maßnahmen entsprechend Nahmobilitätskonzept		
14	3	K14 (Alstadener Straße), Schlansteinstraße - Bebelstraße					
15	3	L215 (Buschhausener Straße), Hansastraße - Bahnbrücke					
16	3	L621 (Kirchhellener Straße), A2-Brücke Kirchhellener Straße - Fernwaldstraße				Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm, kurzfristig)	
17	3	L155 (Teutoburger Straße), Bergstraße - Rothebuschstraße			Begrünung des Straßenraums (Fortschreibung LAP 2. Stufe)	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm, langfristig)	
18	3	Roonstraße/Hermann-Albertz-Straße, Friedrich-Karl-Straße - Bebelstraße			Anlage von Schutzstreifen (Fortschreibung LAP 2. Stufe)	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm, kurzfristig)	
19	3	A2, Auffahrt Kreuz Oberhausen - Höhe Matzenbergstraße					Lärmvorsorgemaßnahme im Zuge Ausbau Kreuz Oberhausen (Langfristig)
20	3	Essener Straße, Mellinghofer Straße - Hausmannfeld			Straßenräumliche Maßnahmen mit dem Ziel Abstandsvergrößerung Fahrbahn - Bebauung im Zuge der Planungen zur Straßenbahnverlängerung	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm, langfristig)	
21	3	K1 (Falkensteinstraße), Mülheimer Straße - Liebknechtstraße			Begrünung des Straßenraums (Fortschreibung LAP 2. Stufe)	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt für 2022 geplant	
22	3	L155 (Dreilinden), Dorstener Straße - Verstische Straße				Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (kurzfristig, bereits geplant)	

Anlage 3: Maßnahmenliste Straßen- und Straßenbahnverkehr

Nr.	Priorität	Straße und Abschnitt	Geschwindigkeitsreduzierung (Prüfaufträge)	Lkw-Nachtfahrverbot (Fortschreibung Prüfaufträge LAP 2.Stufe)	Straßenraumorganisation und Gestaltung (Prüfaufträge)	Fahrbahnsanierung	weitere Maßnahmen
23	3	Ebertstraße, Bahnbrücke - Tannenbergstraße				Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm, kurzfristig)	
24	3	Lindner Straße, Skagerakstraße - Stadtgrenze					
25	3	L511 (Bottroper Straße), Osterfelder Straße - Westfälische Straße				Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm, kurzfristig)	
26	3	L155 (Holtener-/Weseler Straße), Weierstraße - Bahnhofstraße			Begrünung des Straßenraums (Fortschreibung LAP 2. Stufe)	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt von Postweg bis Weierstraße (Straßenbauprogramm, kurzfristig)	
27	3	Hermann-Albertz-Straße, Friedrich-Karl-Straße - Lothringer Straße					
28	3	L287 (Neumühler Straße/West/Ostrampe), Ostrampe - Mecklenburger Straße		Lkw-Nachtfahrverbot			
29	3	Friedrich-Karl-Straße, Marktstraße - Concordiastraße	Tempo 30 ganztags bei erfolgter Busbeschleunigung				
30	3	Ebertstraße, Tannenbergstraße - Mülheimer Straße				Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm, langfristig)	
31	3	Bottroper Straße, Rheinische Straße - Vestische Straße			Straßenräumliche Maßnahmen (Empfehlung Nahmobilitätskonzept)	Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (Straßenbauprogramm, langfristig)	
32	3	A42, Höhe Arminstraße - Breilstraße					aktive Lärmsanierungsmaßnahme Autobahn GmbH (langfristig)
33	3	Autobahn BAB 42, Konrad-Adenauer-Allee - Höhe Scheuerstraße					aktive Lärmsanierungsmaßnahme Autobahn GmbH (langfristig) Aktiver Lärmschutz der DB Netz AG: Lärmschutzwand mit 2,5m Höhe, Realisierungszeitraum voraussichtlich 2024
34	3	L287 (Brandenburger Straße), Steinbrinkstraße - Ostrampe		Lkw-Nachtfahrverbot		Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt (von Wilhelmstraße bis Ostrampe) (Straßenbauprogramm, langfristig)	

Anlage 3: Maßnahmenliste Straßen- und Straßenbahnverkehr

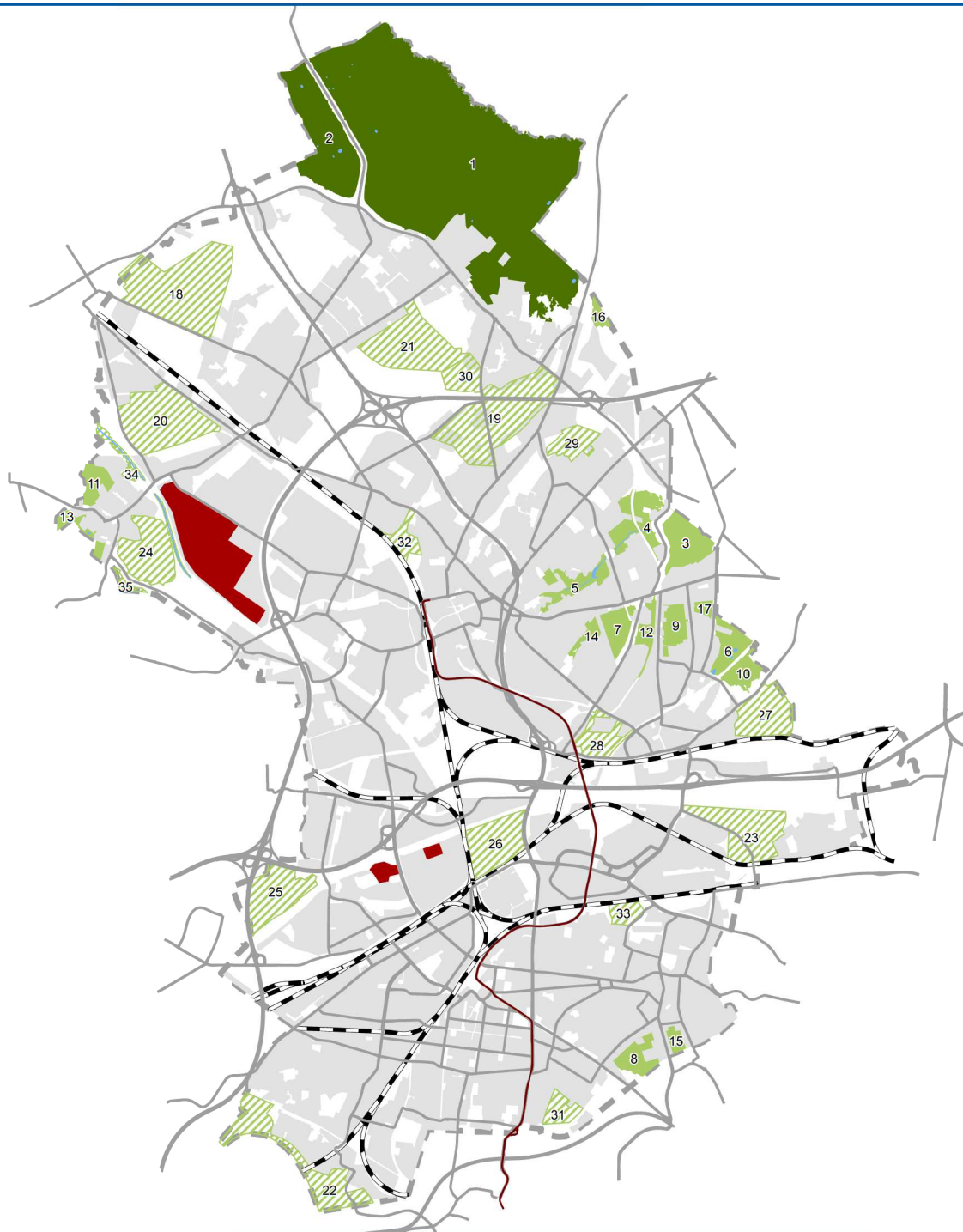
Nr.	Priorität	Straße und Abschnitt	Geschwindigkeitsreduzierung (Prüfaufträge)	Lkw-Nachtfahrverbot (Fortschreibung Prüfaufträge LAP 2.Stufe)	Straßenraumorganisation und Gestaltung (Prüfaufträge)	Fahrbahnsanierung	weitere Maßnahmen
35	3	K15 (Steinbrinkstraße), Friedrichstraße - Johanniterstraße				Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt 2021 (bereits umgesetzt)	
		in Lärmaktionsplan 3. Runde neuer Maßnahmenbereich / neue Maßnahmen					

Anlage 4: Geplante Lärmschutzmaßnahmen Lärmsanierung DB Netz AG

Eisenbahn-Bundesamt
(Stand: Dezember 2021)

BRm	SSW Bezeichnung	Streckennummer	Lage des Schallschutzwandes			Wandhöhe/ SSD/SSW	rdb / ldb	Baubeginn	Bauende
			von Bahn-Km	bis Bahn-Km	Länge SSW				
Oberhausen	OB-Osterfeld	2250	km 0,649	km 1,325	676,0 m	2,0 m	ldb		
Oberhausen	SSW 3	2321	km 10,590	km 10,710	120,0 m	3,0 m	rdb	31.07.2017	30.08.2018
Oberhausen	SSW 014.1	2320	km 14,411	km 14,972	561,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 014.2	2280	km 2,805	km 3,328	484,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 018	2320	km 15,337	km 15,600	263,0 m	2,5 m	ldb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 021	2274	km 1,215	km 2,356	1.141,0 m	2,0 m	rdb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 022	2274	km 0,792	km 2,281	1.489,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 1	2183	km 0,850	km 2,019	1.169,0 m	2,0 m	rdb	06.03.2023	08.09.2023
Oberhausen	SSW 4	2183	km 1,237	km 1,431	194,0 m	2,0 m	ldb	13.03.2023	25.08.2023
Oberhausen	SSW 5	2650	km 67,692	km 68,279	587,0 m	2,0 m	rdb	28.01.2022	31.03.2023
Oberhausen	SSW 6	2650	km 68,438	km 69,286	612,0 m	2,0 m	rdb	28.01.2022	31.03.2023
Oberhausen	SSW 7.1	2650	km 67,676	km 68,596	920,0 m	3,0 m	ldb	28.01.2022	30.06.2023
Oberhausen	SSW 7.2	2275	km 0,000	km 1,315	1.315,0 m	3,0 m	ldb	28.01.2022	30.06.2023
Oberhausen	SSW 8.1	2650	km 69,537	km 69,636	99,0 m	3,0 m	rdb	28.01.2022	31.03.2023
Oberhausen	SSW 8.2	2650	km 69,701	km 69,970	266,0 m	3,0 m	rdb	28.01.2022	31.03.2023
Oberhausen	SSW 11	2650	km 74,000	km 74,315	315,0 m	3,0 m	rdb	20.03.2023	21.07.2023
Oberhausen	SSW 001-1	2183	km 2,019	km 2,193	174,0 m	2,0 m	rdb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 004-2	2183	km 1,075	km 1,237	162,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 004-3	2183	km 1,431	km 1,595	164,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 009-2	2650	km 71,095	km 71,784	689,0 m	3,0 m	rdb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 12,1	2244	km 1,162	km 1,703	1.186,0 m	2,5 m	rdb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 12,2	2280	km 6,064	km 6,724		2,5 m	ldb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 13	2280	km 4,765	km 5,104	339,0 m	2,0 m	ldb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 15-1	2281	km 0,297	km 1,260	963,0 m	3,0 m	ldb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 16,1+3	2321	km 11,820	km 13,226	2.214,0 m	3,0 m	rdb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 16,2	2331	km 25,400	km 26,350		3,0 m	rdb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 16,4	2278	km 1,027	km 0,881		3,0 m	rdb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 16,5+6	2283	km 2,520	km 3,232		3,0 m	rdb	01.01.2024	31.12.2024
Oberhausen	SSW 17	2321	km 10,710	km 11,459	749,0 m	3,0 m	rdb	01.01.2024	31.12.2024

Anlage 5: Aktualisierung der ruhigen Gebiete



Stadt Oberhausen

Lärmaktionsplan der 3. Runde

Karte 24

Aktualisierung der ruhigen Gebiete

Ruhige Gebiete mit sehr ruhiger Kernfläche

1 - 2 Gesamtlärmbelastung
 $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$ auf Fläche
($> 50 \text{ ha}$), z.T. $L_{DEN} < 50 \text{ dB(A)}$

Ruhige siedlungsnahe Erholungsflächen

3 - 20 Gesamtlärmbelastung
 $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$ auf Fläche ($> 3 \text{ ha}$)

Prüfauftrag relativ ruhige Gebiete

21 - 35 Gesamtlärmbelastung
 $L_{DEN} \geq 55 \text{ dB(A)}$

Siedlungsfläche

Emittenten

- Kartierungsnetz Straße
- Kartierungsnetz Straßenbahn
- Kartierungsnetz Schiene (Bund)
- Standorte IED-Anlagen

Datengrundlage

Lärmkartierung der 3. Runde
Stadt Oberhausen 2017/2020
STEK 2020 Stadt Oberhausen 2013

Ergänzende Kartengrundlagen

Stadtgrenze Stadt Oberhausen 2013,
Netzgeometrien OpenStreetMap 2015

Stand November 2021



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Anlage 6: Maßnahmen Wirkungsanalyse

Quelle: Lärmaktionsplan der 3. Runde für die Stadt Oberhausen, Jan. 2022, S. 91 - 92

- **Tabelle 18:** Geschätzte Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen - Analyse 2020/21 und nach Maßnahmenumsetzung

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen,
die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln an der Fassade von:

L _{den} /dB(A):	>55.. ≤60	>60.. ≤65	>65.. ≤70	>70.. ≤75
Anzahl 2020/21	30.800	21.200	9.700	1.000
Anzahl nach Maßnahmenumsetzung	30.800	21.600	9.200	500
Differenz	0	+400	-500	-500

L _{night} /dB(A):	>50.. ≤55	>55.. ≤60	>60.. ≤65
Anzahl 2020/21	27.300	9.900	1.100
Anzahl nach Maßnahmenumsetzung	27.600	9.400	700
Differenz	+300	-500	-400

- **Tabelle 19:** Veränderung der Zahl der von Lärm am Gesamtstraßennetz in der Stadt Oberhausen belasteten Menschen in% durch die Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen des Lärmaktionsplans

L _{den} /dB(A):	>65.. ≤70	>70.. ≤75	Σ >65
Veränderung in %	-5	-50	-9

L _{night} /dB(A):	>55.. ≤60	>60.. ≤65	Σ >55
Veränderung in %	-5	-36	-8